



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

*Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού*

**2011/0092(CNS)**

26.9.2011

## **ΣΧΕΔΙΟ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ**

της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

προς την Επιτροπή Οικονομικής και Νομισματικής Πολιτικής

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/96/ΕΚ που αφορά την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (COM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Sabine Wils

PA\_Legam

## ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

### I. Η πρόταση της επιτροπής

Η ισχύουσα οδηγία για τον ενεργειακό φόρο (ΟΕΦ) καθορίζει τους ελάχιστους φορολογικούς συντελεστές για τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κινητήρων, ως καύσιμα θέρμανσης και στην ηλεκτροπαραγωγή. Οι ελάχιστοι συντελεστές εφαρμόζονται γενικά στην καταναλωθείσα ποσότητα του ενεργειακού προϊόντος. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το συγκεκριμένο σύστημα έχει μια σειρά από αρνητικές συνέπειες όπως η δημιουργία κινήτρων που αντίκεινται στους στόχους της ΕΕ για την κλιματική αλλαγή ή στρεβλώνουν την εσωτερική αγορά.

Με την πρόταση αναθεώρησης, η Επιτροπή αποσκοπεί στην άρση των αρνητικών αυτών συνεπειών. Μια από τις βασικές ιδέες είναι μια νέα διάρθρωση του ενεργειακού φόρου με τη διαίρεση του ελάχιστου φορολογικού συντελεστή σε δύο μέρη:

- 1) Ένα μέρος βασισμένο στις εκπομπές CO<sub>2</sub> του ενεργειακού προϊόντος. Η φορολογία του CO<sub>2</sub> θα είναι μηδενική για όλες τις πηγές ενέργειας που αναγνωρίζονται σήμερα, ή θα αναγνωρίζονται μελλοντικά, ως απαλλαγμένες από CO<sub>2</sub>.
- 2) Το άλλο μέρος θα βασίζεται στο ενεργειακό περιεχόμενο ανά Gigajoule, ανεξάρτητα από τον τύπο του ενεργειακού προϊόντος, ως κίνητρο για την εξοικονόμηση ενέργειας.

Παράλληλα, η πρόταση έχει ως στόχο να αποκτήσει η ΟΕΦ μεγαλύτερη συνάφεια με άλλες πολιτικές της ΕΕ, όπως το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΕ). Μέσα από αυτό το πρίσμα, η Επιτροπή προτείνει να μην εφαρμοστεί ο φόρος CO<sub>2</sub> στις εγκαταστάσεις που υπάγονται στο ΣΕΕ, δηλ. ούτε για τις αεροπορικές μεταφορές.

Ορισμένες πτυχές της πρότασης άπτονται της πολιτικής των μεταφορών:

- Κατάργηση της δυνατότητας των κρατών μελών για διακριτική φορολογική μεταχείριση του πετρελαίου εσωτερικής καύσης για εμπορική και για μη εμπορική χρήση, που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κίνησης.
- Κατάργηση της δυνατότητας για εφαρμογή χαμηλότερου φορολογικού συντελεστή στα καύσιμα κίνησης που χρησιμοποιούνται από τα ταξί, δεδομένου ότι δεν είναι πλέον συμβατή με τον στόχο των πολιτικών που προωθούν τα εναλλακτικά καύσιμα, τους εναλλακτικούς ενεργειακούς φορείς και τη χρήση καθαρότερων οχημάτων στις αστικές μεταφορές.
- Ενημέρωση των ορισμών για τις τυποποιημένες δεξαμενές και τους ειδικούς περιέκτες.

Τέλος, η Επιτροπή προτείνει να εξαιρεθεί η ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ελλιμενισμένα πλοία, και να διατηρηθούν οι ισχύουσες υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τη φοροαπαλλαγή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται για την αεροναυτιλία και στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, η Επιτροπή προτείνει να διατηρηθούν οι τρέχοντες κανόνες που επιτρέπουν στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν πλήρεις ή μερικές εξαιρέσεις ή μειώσεις στο επίπεδο της φορολογίας.

### II. Η θέση της συντάκτριας γνωμοδότησης

Η συντάκτρια γνωμοδότησης χαιρετίζει και υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής. Η αρχή στην οποία βασίζεται είναι σωστή, δεδομένου ότι εξασφαλίζει συνέπεια στη μεταχείριση όλων των πηγών ενέργειας με τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση. Παράλληλα, προβλέπει κίνητρα για τη χρήση λιγότερο ρυπογόνων ενεργειακών προϊόντων και για στροφή προς μια οικονομία χαμηλής κατανάλωσης άνθρακα.

Σε ένα σημείο, ο εισηγητής θα επιθυμούσε να έχει προχωρήσει περισσότερο η Επιτροπή. Πρόκειται για τις ισχύουσες υποχρεώσεις των κρατών μελών να εξαιρούν τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται για την αεροναυτιλία και στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα («η εξαίρεση») σύμφωνα με το ισχύον ΣΕΕ. Η παρούσα κατάσταση συνοψίζεται στα ακόλουθα: Το ΣΕΕ επιτρέπει στα κράτη μέλη να φορολογούν τις εσωτερικές θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, τα υποχρεώνει να συνάπτουν διμερείς συμφωνίες προκειμένου να φορολογούν τις ενδοενοσιακές θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές (κάτι που δεν έχει κάνει κανένα κράτος μέλος), και απαγορεύει τη φορολογία των διεθνών αερομεταφορών.

Ο εισηγητής προτείνει να καταργηθεί η υποχρέωση των κρατών μελών για την εξαίρεση αυτή και να τους δοθεί το δικαίωμα να αποφασίζουν τα ίδια αν θα επιβάλουν φόρο. Η συγκεκριμένη λύση θα ήταν περισσότερο σύμφωνη προς την αρχή της επικουρικότητας από ό,τι η ισχύουσα απαγόρευση. Όπως φαίνεται από την καθιέρωση φόρου στα αεροπορικά εισιτήρια σε ορισμένα κράτη μέλη, πρέπει να υπάρχει σε έναν βαθμό η βούληση για την αντιμετώπιση του προβλήματος της φορολογίας των αερομεταφορών, και μπορεί να εξυπηρετήσει επίσης ως μέσο για τη διεύρυνση της φορολογικής βάσης. Παράλληλα, με τη συγκεκριμένη λύση τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να αποφασίζουν σχετικά με τις λεπτομέρειες της φορολογίας του προκειμένου να αποφευχθούν προβλήματα σε σχέση με τον ανταγωνισμό.

Η κατάργηση της υποχρέωσης για εξαίρεση θα αποτελούσε επίσης το πρώτο βήμα για την αντιμετώπιση του προβλήματος σε διεθνές επίπεδο. Η ΕΕ θα είχε ισχυρότερα επιχειρήματα για να επιμείνει στη φορολογία των καυσίμων για τις πτήσεις μέσα στην ΕΕ σε μελλοντικές συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες. Τούτο θα ανταποκρινόταν στο αίτημα που διατυπώνει το Κοινοβούλιο στο ψήφισμά του της 7ης Ιουνίου 2011 σχετικά με τις διεθνείς αεροπορικές συμφωνίες στο πλαίσιο της Συνθήκης της Λισαβόνας, να παρέχονται κίνητρα για τη διατήρηση και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών προτύπων<sup>1</sup>.

Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι η Σύμβαση του Σικάγου δεν προβλέπει γενική απαγόρευση της φορολογίας των αεροπορικών καυσίμων. Απαγορεύει μόνο τη φορολογία των καυσίμων που βρίσκονται ήδη στο αεροσκάφος<sup>2</sup>.

Ούτε με τη συμπερίληψη των αερομεταφορών στο ΣΕΕ καθίσταται περιττή η αντιμετώπιση του ζητήματος, δεδομένου ότι η Επιτροπή προτείνει να μην εφαρμοστεί ο φόρος για το CO<sub>2</sub> σε εγκαταστάσεις που υπάγονται στο ΣΕΕ (ε.α.). Συνεπώς, το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των αεροπορικών μεταφορών διατηρείται, δεδομένου ότι καλούνται να καταβάλλουν μόνο ένα μέρος του φόρου που καταβάλλουν τα άλλα μέσα μεταφοράς.

<sup>1</sup> Βλ. παράγραφο 8 του ψηφίσματος.

<sup>2</sup> Βλ. άρθρο 24 σχετικά με τους τελωνειακούς δασμούς, παρ. α) [http://www.icao.int/icao/net/dcs/7300\\_cons.pdf](http://www.icao.int/icao/net/dcs/7300_cons.pdf)

Αν μακροπρόθεσμος στόχος είναι η δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού για τα διάφορα μεταφορικά μέσα, πρέπει να γίνει ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή. Το μέτρο που προτείνεται εδώ δεν είναι τεράστιο βήμα, αλλά τουλάχιστον είναι προς τη σωστή κατεύθυνση για ένα βιωσιμότερο σύστημα μεταφορών.

## ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού καλεί την Επιτροπή Οικονομικής και Νομισματικής Πολιτικής, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

### Τροπολογία 1

#### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(18α) Η παρούσα οδηγία έχει ως στόχο την υποστήριξη των κοινών στόχων πολιτικής της Ένωσης για την ενέργεια και για το κλίμα. Η ένταξη του τομέα των αερομεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ μέσω της οδηγίας 2008/10/ΕΚ αντικατοπτρίζει τη φιλοδοξία για μείωση των αερίων θερμοκηπίου από τον συγκεκριμένο τομέα. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011 διεθνής συμφωνία που να καλύπτει τις εκπομπές της διεθνούς ναυσιπλοΐας και να περιλαμβάνει φιλόδοξους στόχους μείωσης, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει πρόταση σχετικά με τη συμπερίληψη των εκπομπών αυτών στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Η φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων που χρησιμοποιούνται στις αεροπορικές και τις θαλάσσιες μεταφορές με τον ίδιο τρόπο όπως για τα άλλα ενεργειακά προϊόντα έχει ουσιαστική σημασία για την ενεργειακή ανεξαρτησία της Ένωσης και αποτελεί σοβαρό κίνητρο για ενεργειακή απόδοση.*

Or. en

#### *Αιτιολόγηση*

*Η απαγόρευση να επιβάλλουν τα κράτη μέλη φόρους στα ενεργειακά προϊόντα τα οποία χρησιμοποιούνται στην αεροπορία και τη ναυσιπλοΐα δεν είναι δικαιολογημένη. Ελλείψει δυνατότητας για την επιβολή φορολογικών μέτρων σε ενεργειακά προϊόντα που*

χρησιμοποιούνται στην αεροπορία και τη ναυσιπλοΐα, τα κράτη μέλη δεν είναι σε θέση να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της ενωσιακής πολιτικής για την ενέργεια και το κλίμα με τρόπο οικονομικά αποδοτικό.

## Τροπολογία 2

### Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(19) Με την οδηγία 2003/96/ΕΚ τα κράτη μέλη υποχρεούνται να απαλλάσσουν από την φορολογία **τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται για πλοήγηση στα κοινοτικά ύδατα καθώς και** την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί σκάφους αναψυχής, ακόμη και στην περίπτωση που το σκάφος είναι ελλιμενισμένο. **Επιπλέον, τα κράτη μέλη δύνανται να επεκτείνουν την εν λόγω ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση στις εσωτερικές πλωτές οδούς.** Σε ορισμένους λιμένες υφίσταται καθαρότερη εναλλακτική επιλογή με τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά, η οποία ωστόσο φορολογείται. **Προκειμένου να τεθεί ένα πρώτο κίνητρο για την ανάπτυξη και εφαρμογή της εν λόγω τεχνολογίας,** εν αναμονή της θέσπισης λεπτομερέστερου πλαισίου σχετικά με το ζήτημα αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να απαλλάσσουν από την ενεργειακή φορολογία τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά για τα ελλιμενισμένα πλοία. Η απαλλαγή πρέπει να ισχύει για αρκετά μεγάλη χρονική περίοδο προκειμένου να μην αποθαρρύνονται οι λιμενικές επιχειρήσεις να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις αλλά ταυτόχρονα να περιορίζεται χρονικά έτσι ώστε η διατήρησή της, πλήρως ή εν μέρει, να εξαρτάται από νέα απόφαση σε εύθετο χρόνο.

*Τροπολογία*

(19) Με την οδηγία 2003/96/ΕΚ τα κράτη μέλη υποχρεούνται να απαλλάσσουν από την φορολογία τα την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί σκάφους, ακόμη και στην περίπτωση που το σκάφος είναι ελλιμενισμένο. Σε ορισμένους λιμένες υφίσταται καθαρότερη εναλλακτική επιλογή με τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά, η οποία ωστόσο φορολογείται. **Προκειμένου να αποτραπεί η πρακτική της παραγωγής ενέργειας με χρήση καυσίμων στο ελλιμενισμένο σκάφος, και να αποφευχθεί η συνακόλουθη τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση,** και εν αναμονή της θέσπισης λεπτομερέστερου πλαισίου σχετικά με το ζήτημα αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να απαλλάσσουν από την ενεργειακή φορολογία τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά για τα ελλιμενισμένα πλοία. Η απαλλαγή πρέπει να ισχύει για αρκετά μεγάλη χρονική περίοδο προκειμένου να μην αποθαρρύνονται οι λιμενικές επιχειρήσεις να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις αλλά ταυτόχρονα να περιορίζεται χρονικά έτσι ώστε η διατήρησή της, πλήρως ή εν μέρει, να εξαρτάται από νέα απόφαση σε εύθετο χρόνο.

Or. en

## Αιτιολόγηση

Για τη βελτίωση της σαφήνειας του κειμένου, η παρούσα αιτιολογική σκέψη θα πρέπει να αφορά μόνο την ηλεκτροδότηση από την ξηρά.

### Τροπολογία 3

#### Πρόταση οδηγίας

#### Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*(19α) Σύμφωνα με τους στόχους της Ένωσης για την κλιματική αλλαγή και το περιβάλλον, είναι αναγκαία η απαλλαγή των κρατών μελών από την υποχρέωση να εξαιρούν από τη φορολογία τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στην αεροναυτιλία και τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Η κατάργηση της υποχρέωσης αυτής θα συμβάλει στη δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού για τα διάφορα μέσα μεταφοράς, στη διεύρυνση της φορολογικής βάσης και στην πληρέστερη συμμόρφωση προς την αρχή της επικουρικότητας. Η απαίτηση για σύναψη διμερών συμφωνιών με άλλα κράτη μέλη προκειμένου να είναι δυνατή η άρση των εξαιρέσεων αυτών θα πρέπει επίσης να καταργηθεί, δεδομένου ότι αποτελεί διαδικασία δύσκαμπτη από κάθε άποψη. Θα πρέπει αντί γι' αυτήν να προβλέπεται η δυνατότητα των κρατών μελών να φορολογούν τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στην αεροναυτιλία και τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποφεύγουν την επιβολή φόρων με τρόπο που αντιβαίνει στις διεθνείς υποχρεώσεις τους, έως ότου αρθούν τα διεθνή νομικά εμπόδια. Αν τα κράτη μέλη αποφασίσουν να φορολογήσουν ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται στην Ένωση ή στη διεθνή αεροναυτιλία και θαλάσσια ναυσιπλοΐα, αυτό θα πρέπει κατά το δυνατόν να γίνεται με τρόπους που δεν οδηγούν σε πρακτικές αποθήκευσης*



Αιτιολόγηση

Όταν το Συμβούλιο θέσπισε το ΣΕΕ, όλα τα κράτη μέλη με εξαίρεση την Ισπανία και την Ιρλανδία, όπως επίσης η Επιτροπή, εξέδωσαν δήλωση σύμφωνα με την οποία, για λόγους αρχής και χάριν συνέπειας του φορολογικού συστήματος, τα καύσιμα της εμπορικής αεροπλοΐας θα πρέπει να φορολογούνται στην ίδια βάση με οποιοδήποτε άλλο καύσιμο. Η τροπολογία εναρμονίζει τη νομοθεσία της ΕΕ με την προσπάθεια της ΕΕ να απαλλαγεί από διεθνείς κανόνες που απαγορεύουν στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν τους ίδιους φορολογικούς κανόνες σε όλα τα καύσιμα μεταφορών.

Ας σημειωθεί ότι οι διεθνείς νομικές συμφωνίες στις οποίες έχει προσχωρήσει η ΕΕ είναι σε κάθε περίπτωση δεσμευτικές για την ΕΕ και τα κράτη μέλη.

**Τροπολογία 4**

**Πρόταση οδηγίας  
Αιτιολογική σκέψη 28**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(28) Η Επιτροπή πρέπει να υποβάλλει ανά πενταετία, και για πρώτη φορά στο τέλος του 2015, έκθεση στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, εξετάζοντας ιδιαίτερα το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που σχετίζεται με το διοξείδιο του άνθρακα υπό το πρίσμα της εξέλιξης της αγοραίας τιμής στην ΕΕ των δικαιωμάτων εκπομπής, των επιπτώσεων της καινοτομίας και των τεχνολογικών εξελίξεων και την αιτιολόγηση των φοροαπαλλαγών και μειώσεων που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία, **περιλαμβανομένου του καυσίμου που χρησιμοποιείται για την αεροναυτιλία και τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα.** Ο κατάλογος των τομέων ή επιμέρους τομέων που θεωρείται ότι εκτίθενται σε σημαντικό κίνδυνο διαρροής άνθρακα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο τακτικής επανεξέτασης, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα των νεοεμφανιζόμενων στοιχείων.

*Τροπολογία*

(28) Η Επιτροπή πρέπει να υποβάλλει ανά πενταετία, και για πρώτη φορά στο τέλος του 2015, έκθεση στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, εξετάζοντας ιδιαίτερα το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που σχετίζεται με το διοξείδιο του άνθρακα υπό το πρίσμα της εξέλιξης της αγοραίας τιμής στην ΕΕ των δικαιωμάτων εκπομπής, των επιπτώσεων της καινοτομίας και των τεχνολογικών εξελίξεων και την αιτιολόγηση των φοροαπαλλαγών και μειώσεων που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. **Η ανωτέρω έκθεση περιλαμβάνει επισκόπηση των ισχυουσών φορολογικών διατάξεων που περιλαμβάνονται στις διμερείς συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών.** Ο κατάλογος των τομέων ή επιμέρους τομέων που θεωρείται ότι εκτίθενται σε σημαντικό κίνδυνο διαρροής άνθρακα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο τακτικής επανεξέτασης, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα των

### Αιτιολόγηση

*Με την πρότασή της να υποβάλλεται έκθεση σχετικά με την αιτιολόγηση των φοροαπαλλαγών για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στην αεροπλοΐα και στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, η Επιτροπή παραδέχεται έμμεσα ότι οι τομείς αυτοί είναι προβληματικοί, αλλά αναβάλλει την αντιμετώπιση του προβλήματος. Η ρύθμισή τους τώρα είναι, ωστόσο, σημαντική για την αξιοπιστία της ΕΕ όσον αφορά τον στόχο της να καταστήσει βιώσιμο το σύστημα μεταφορών της ΕΕ. Η κατάλληλη διαμόρφωση των τιμών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη του στόχου αυτού. Η αναβολή της συζήτησης δεν μπορεί να είναι η λύση.*

### Τροπολογία 5

#### Πρόταση οδηγίας

**Άρθρο 1 – σημείο 11 – στοιχείο α) – εδάφιο ιia (νέο)**

Οδηγία 2003/96/EK

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχεία β και γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(iia) τα στοιχεία β) και γ) διαγράφονται**

### Αιτιολόγηση

*Η παρούσα τροπολογία καταργεί την υποχρέωση των κρατών μελών να εξαιρούν από τη φορολογία τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στην αεροναυτιλία και τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Η απαλοιφή της υποχρέωσης αυτής προσφέρει τεράστιες δυνατότητες για μείωση των αερίων θερμοκηπίου. Σε μελέτη που ανέθεσε η Επιτροπή διαπιστώνεται ότι η εναρμόνιση των δασμών και του ΦΠΑ των καυσίμων για όλα τα μέσα μεταφοράς (στο επίπεδο εκείνων που καταβάλλονται σήμερα από τις ιδιωτικές οδικές μεταφορές) απέφερε εξοικονόμηση αερίων θερμοκηπίου σε ποσοστό πάνω από 10% σε σύγκριση με τη συνήθη κατάσταση. (Towards the decarbonisation of EU's transport sector by 2050, σ. xi)*

### Τροπολογία 6

#### Πρόταση οδηγίας

**Άρθρο 1 – σημείο 11 – στοιχείο αα (νέο)**

Οδηγία 2003/96/EK

Άρθρο 14 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**(αα) Η παράγραφος 2 διαγράφεται.**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Η παρούσα τροπολογία απαλείφει τη δύσκαμπτη διαδικασία σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη πρέπει να συνάπτουν διμερείς συμφωνίες με άλλα κράτη μέλη προκειμένου να άρουν τις φοροαπαλλαγές για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στην αεροπλοΐα και τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα στις ενδοενωσιακές μεταφορές. Κανένα κράτος δεν έχει χρησιμοποιήσει ως τώρα τη διαδικασία αυτή. Θα ήταν πιο σκόπιμο να προσφέρει η οδηγία τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να φορολογούν τα καύσιμα.*

**Τροπολογία 7**

**Πρόταση οδηγίας**

**Άρθρο 1 – σημείο 13 – στοιχείο α) – εδάφιο (-i) (νέο)**

Οδηγία 2003/96/EK

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**"(στα) ενεργειακά προϊόντα που παρέχονται για χρήση στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα ή την αεροναυτιλία, εκτός αν πρόκειται για ιδιωτικά σκάφη ή αεροσκάφη αναψυχής.»**

Or. en

*Αιτιολόγηση*

*Με την παρούσα τροπολογία υπόκειται σε φόρο τα ενεργειακά προϊόντα που παρέχονται για χρήση στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα και την αεροναυτιλία, εκτός αν πρόκειται για ιδιωτικά σκάφη ή αεροσκάφη αναψυχής. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να τηρήσουν τα ελάχιστα επίπεδα του παραρτήματος I, να εφαρμόσουν χαμηλότερα επίπεδα ή να μην επιβάλουν φορολογία στα ενεργειακά προϊόντα.*

## Τροπολογία 8

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 13 – στοιχείο β α (νέο)

Οδηγία 2003/96/EK

Άρθρο 15 – παράγραφος 3 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(βα) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:**

**«3α. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:**

**(α) ως «ιδιωτική πτήση αναψυχής» νοείται η χρησιμοποίηση αεροσκάφους από τον ιδιοκτήτη του ή από φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο το χρησιμοποιεί βάσει μισθώσεως ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, για μη εμπορικούς σκοπούς, και ειδικότερα όταν δεν πρόκειται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή για την παροχή υπηρεσιών έναντι αμοιβής ή για τις ανάγκες των δημόσιων αρχών·**

**(β) ως «ιδιωτικό σκάφος αναψυχής» νοείται η χρησιμοποίηση σκάφους από τον ιδιοκτήτη του ή από φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο το χρησιμοποιεί βάσει μισθώσεως ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, για μη εμπορικούς σκοπούς, και ειδικότερα όταν δεν πρόκειται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή για την παροχή υπηρεσιών έναντι αμοιβής ή για τις ανάγκες των δημόσιων αρχών·**

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Οι ορισμοί αυτοί, που αντιγράφονται από το παρόν άρθρο 14 παρ. 1 στοιχεία β) και γ), χρειάζονται σε συνέχεια της τροπολογίας στο άρθρο 15 στοιχείο στα).*

## Τροπολογία 9

### Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – σημείο 17 – στοιχείο - γα) (νέο)

Οδηγία 2003/96/EK

Άρθρο 21 – παράγραφος 6 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(γα) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:**

***“6α. Το αργότερο έξι μήνες από την έγκριση της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τις προϋποθέσεις για τη μετάβαση ορισμένων κρατών μελών από ένα σύστημα στο οποίο τα καύσιμα φορολογούνται ανάλογα με το χρησιμοποιούμενο καύσιμο και όχι ανάλογα με το αποθηκευμένο καύσιμο. Η έκθεση θα συνοδεύεται, όπου είναι σκόπιμο, από προτάσεις τροπολογιών στη νομοθεσία της Ένωσης και θα περιλαμβάνει πλήρεις αξιολογήσεις του αντικτύπου της φορολογικής επικουρικότητας, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, της ενεργειακής ανεξαρτησίας και της μεγέθυνσης της οικονομίας.»***

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*“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.*

## Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας  
Άρθρο 1 – σημείο 21  
Οδηγία 2003/96/EK  
Άρθρο 29

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

«Άρθρο 29

Ανά πενταετία και για πρώτη φορά στα τέλη του 2015, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και, ενδεχομένως, πρόταση για την τροποποίησή της. Η έκθεση της Επιτροπής αναλύει, μεταξύ άλλων, το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που σχετίζεται με το διοξείδιο του άνθρακα, τον αντίκτυπο των τεχνολογικών εξελίξεων ιδίως όσον αφορά τη χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας στις μεταφορές και την αιτιολόγηση των απαλλαγών και μειώσεων, **περιλαμβανομένων των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στην αεροναυτιλία και στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα**, που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Στην έκθεση της Επιτροπής λαμβάνονται υπόψη η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η πραγματική τιμή των ελάχιστων επιπέδων φορολογίας και οι ευρύτεροι στόχοι της Συνθήκης. Σε κάθε περίπτωση, ο κατάλογος των τομέων ή επιμέρους τομέων που θεωρείται ότι εκτίθενται σε σημαντικό κίνδυνο διαρροής άνθρακα για τους σκοπούς του άρθρου 14α της παρούσας οδηγίας αποτελεί αντικείμενο τακτικής επανεξέτασης, ιδίως λαμβανομένης υπόψη της διαθεσιμότητας των εμφανιζόμενων αποδείξεων.»

*Τροπολογία*

«Άρθρο 29

Ανά πενταετία και για πρώτη φορά στα τέλη του 2015, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και, ενδεχομένως, πρόταση για την τροποποίησή της. Η έκθεση της Επιτροπής αναλύει, μεταξύ άλλων, το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που σχετίζεται με το διοξείδιο του άνθρακα, τον αντίκτυπο των τεχνολογικών εξελίξεων ιδίως όσον αφορά τη χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας στις μεταφορές και την αιτιολόγηση των απαλλαγών και μειώσεων που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. **Η έκθεση περιλαμβάνει επίσης επισκόπηση των ισχυουσών φορολογικών διατάξεων που περιλαμβάνονται στις διμερείς συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών.** Στην έκθεση της Επιτροπής λαμβάνονται υπόψη η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η πραγματική τιμή των ελάχιστων επιπέδων φορολογίας και οι ευρύτεροι στόχοι της Συνθήκης. Σε κάθε περίπτωση, ο κατάλογος των τομέων ή επιμέρους τομέων που θεωρείται ότι εκτίθενται σε σημαντικό κίνδυνο διαρροής άνθρακα για τους σκοπούς του άρθρου 14α της παρούσας οδηγίας αποτελεί αντικείμενο τακτικής επανεξέτασης, ιδίως λαμβανομένης υπόψη της διαθεσιμότητας των εμφανιζόμενων αποδείξεων.»

Or. en

### *Αιτιολόγηση*

*Με την πρότασή της να υποβάλλεται έκθεση σχετικά με την αιτιολόγηση των φοροαπαλλαγών για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στην αεροπλοΐα και στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, η*

*Επιτροπή παραδέχεται έμμεσα ότι οι τομείς αυτοί είναι προβληματικοί, αλλά αναβάλλει την αντιμετώπιση του προβλήματος. Η ρύθμισή τους τώρα είναι, ωστόσο, σημαντική για την αξιοπιστία της ΕΕ όσον αφορά τον στόχο της να καταστήσει βιώσιμο το σύστημα μεταφορών της ΕΕ. Η κατάλληλη διαμόρφωση των τιμών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη του στόχου αυτού. Η αναβολή της συζήτησης δεν μπορεί να είναι η λύση.*