



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Transpordi- ja turismikomisjon

2011/0092(CNS)

26.9.2011

ARVAMUSE PROJEKT

Esitaja: transpordi- ja turismikomisjon

Saaja: majandus- ja rahanduskomisjon

Ettepanek võtta vastu nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/96/EÜ (millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik)
(KOM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Arvamuse koostaja: Sabine Wils

PA_Legam

LÜHISELGITUS

I. Komisjoni ettepanek

Praeguse energia maksustamise direktiiviga on mootorikütuse ja kütteenaina kasutatavate energiatoodete ning elektri maksustamisel kehtestatud madalaimad maksustamistasemed. Neid madalaimaid maksustamistasemeid kohaldatakse üldiselt tarbitava energiatootete mahule. Komisjon leiab, et sellel süsteemil on mitmeid negatiivseid mõjusid, nagu ELi kliimamuutustega seotud eesmärkidega vastuolus olevate stiimulite loomine või siseturu moonutamine.

Oma ettepanekuga direktiiv läbi vaadata soovib komisjon neid negatiivseid mõjusid heastada. Üheks põhiliseks ideeks on energia maksustamise uus struktuur, jaotades energiatoodete madalaim maksustamistase kaheks:

- 1) Üks neist põhineks energiatootete CO₂-heitel. Kõikide energiaallikate, mis praegusel hetkel või edaspidi loetakse süsinikdioksiidivabaks, maksustamistase oleks null.
- 2) Teine põhineks energiasisaldusel gigadžauli kohta, olenemata energiatootest, et stimuleerida energia kokkuhoidu.

Samal ajal on ettepaneku eesmärgiks viia energia maksustamise direktiiv suuremasse kooskõlla teiste ELi poliitikatega, näiteks ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga. Seoses sellega teeb komisjon ettepaneku mitte kohaldada CO₂-heite maksustamist heitkogustega kauplemise süsteemiga hõlmatud käitistele, s.t sealhulgas lennundusele.

Mitmed selle ettepaneku aspektid puudutavad transpordipoliitikat, näiteks:

- kaotatakse liikmesriikide võimalus maksustamisel erinevalt kohelda mootorikütusena kasutatava gaasiõli kaubanduslikku ja mittekaubanduslikku kasutamist;
- kaotatakse võimalus energiatarbimise üldisel maksustamisel kohaldada taksode puhul madalamat maksustamistaset, kuna see ei ole enam kooskõlas alternatiivsete kütuste, alternatiivsete energiakandjate ning keskkonnahoidlike linnasõidukite kasutamist toetavate eesmärkidega;
- ajakohastatakse standardsete paakide ja erikonteinerite määratlused.

Lõpetuseks teeb komisjon ettepaneku vabastada energiamaksust kaldaäärne elektrienergia, mida jaotatakse sadamakai ääres seisvatele laevadele, ning säilitada liikmesriikide kohustus vabastada maksust kütused, mida kasutatakse õhusõiduki või laeva kütusena. Siseveeteede osas teeb komisjon ettepaneku säilitada kehtivad eeskirjad, mis võimaldavad liikmesriikidel kohaldada maksustamistasemes täielikke või osalisi vabastusi või vähendamisi.

II. Raportööri seisukoht

Raportöör tervitab ja toetab komisjoni ettepanekut. Selle aluseks on mõistlik põhimõte kohelda kõiki energiaallikaid, tuginedes tehnoloogiliselt neutraalsele lähenemisviisile. Samal ajal pakutakse stiimuleid vähemsaastavatele energiatoodetele ning üleminekuks vähese süsinikuheitega majandusele.

Ühes aspektis oleks raportöör siiski soovinud, et komisjon oleks läinud veelgi kaugemale. See puudutab liikmesriikide kohustust (!) vabastada õhusõiduki või laeva kütusena kasutatavad kütused maksust („maksuvabastus“), nagu see on sätestatud kehtivas energia maksustamise direktiivis. Praeguse olukorra võib kokku võtta järgmiselt: energia maksustamise direktiiviga lubatakse liikmesriikidel maksustada siseriiklikku mere- ja lennuliiklust, ja juhul kui nad soovivad maksustada liikmesriikide vahelist mere- ja lennuliiklust (mida ükski liikmesriik pole teinud), kohustatakse neid sõlmima kahepoolseid lepinguid, kuid neil on keelatud maksustada rahvusvahelist lennuliiklust.

Raportöör teeb ettepaneku kaotada see liikmesriikidele pandud maksuvabastuse andmise kohustus ning anda neile selle asemel õigus otsustada, kas nad soovivad maksustada või mitte. Selline lahendus oleks subsidiaarsuse põhimõttega rohkem kooskõlas kui praegune keeld. Nagu võib näha lennupiletimaksude kehtestamisest mõnedes liikmesriikides, tundub olevat teatav valmisolek tegeleda lennunduse maksustamise küsimusega, mis võib olla ka vahend maksubaasi laiendamiseks. Samas saaksid liikmesriigid sellise lahenduse puhul otsustada ise oma maksustamise üksikasju, vältimaks konkurentsiprobleeme.

Maksuvabastuse andmise kohustuse kaotamine oleks ühtlasi esimene samm küsimuse lahendamiseks rahvusvahelisel tasandil. Euroopa Liidul oleks paremad argumendid nõuda kütuse maksustamist liikmesriikide vahelistel lendudel tulevastes lennuteenuste lepingute raames, mis sõlmitakse kolmandate riikidega. See oleks kooskõlas Euroopa Parlamendi üleskutsega oma 7. juuni 2011. aasta resolutsioonis rahvusvaheliste lennunduslepingute kohta Lissaboni lepingu raames – pakkuda „stiimuleid [...] keskkonnastandardite säilitamiseks ning täiustamiseks.”¹

Antud kontekstis on oluline märkida, et Chicago konventsioon ei sisalda üldist keeldu lennukikütuse maksustamiseks. Selles keelatakse vaid juba pardal oleva kütuse maksustamine.²

Lennunduse lisamine ELi heitkogustega kauplemise süsteemi ei muuda selle küsimusega tegelemist mittevajalikuks, sest komisjon teeb ettepaneku mitte kohaldada CO₂-heite maksustamist heitkogustega kauplemise süsteemiga hõlmatud käitistele (vt eespool). Seega säiliks ka lennunduse konkurentsieelis, kuna see hõlmaks vaid osa maksemäärast, mida peavad maksma teised transpordiliigid.

Kui pikaajaline eesmärk on võrdsete võimaluste loomine eri transpordiliikide jaoks, on tarvis astuda selles suunas esimene samm. Pakutav samm ei ole küll tohutu hüpe, kuid vähemalt on see samm õiges suunas – säästva transpordisüsteemi suunas.

¹ Vt resolutsiooni punkt 8.

² Vt artikli 24 "Tollimaksud" lõige a) http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300_cons.pdf

MUUDATUSETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval majandus- ja rahanduskomisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(18 a) Käesoleva direktiivi eesmärk on kaasa aidata liidu energia- ja kliimapoliitika üldiste eesmärkide saavutamisele. Lennundussektori lülitamine ELi heitkogustega kauplemise süsteemi direktiiviga 2008/101/EÜ peegeldab püüet vähendada kasvuhoonegaaside heidet selles sektoris. Juhul kui 31. detsembriks 2011 ei ole jõutud rahvusvahelise kokkuleppeni, mis hõlmaks rahvusvahelisest meretranspordist pärinevad heitkogused ja sisaldaks ambitsioonikaid eesmärke nende vähendamiseks, peaks komisjon tegema ettepaneku kaasata need heitkogused ühenduse kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kohustusse. Lennunduses ja merenduses kasutatavate energiatoodete maksustamine analoogiliselt teiste energiatoodetega on olulise tähtsusega liidu energiasõltumatusele ning stiimuliks energiatõhususele.

Or. en

Selgitus

Asjaolu, et liikmesriikidel on keelatud kohaldada maksustamismeetmeid lennunduses ja merenduses kasutatavatele energiatoodetele, ei ole õigustatud. Kui puudub võimalus kohaldada maksustamismeetmeid lennunduses ja merenduses kasutatavatele energiatoodetele, ei ole liikmesriikidel võimalik kulutõhusal moel täita oma kohustusi ELi

energia- ja kliimapoliitika ees.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek

(19) Direktiiviga 2003/96/EÜ kohustatakse liikmesriike vabastama maksustamisest **ühenduse vetes sõitmiseks kasutatav kütus ja** laeva pardal toodetud elektrienergia (sh kui laev seisab sadamakai ääres). **Peale selle võivad liikmesriigid kõnealuseid soodsaid maksutingimusi laiendada siseveeteede puhul.** Mõnes sadamas on võimalus kasutada keskkonnahoidlikku alternatiivset energiaallikat kaldalt tuleva elektrienergia näol, seda aga maksustatakse. Selleks et **stimuleerida kõnealuse tehnoloogia arendamist ja rakendamist ajal, mil** selles valdkonnas ei ole veel vastu võetud terviklikumat raamistikku, peaksid liikmesriigid vabastama energia maksustamisest kaldal toodetava elektrienergia, mida kasutavad sadamakai ääres seisvad laevad. Kõnealust vabastust tuleks kohaldada piisavalt pika aja jooksul, et stimuleerida sadama valdajaid tegema vajalikke investeeringuid, kuid samas tuleks seda ajaliselt piirata nii, et selle täielik või osaline säilitamine sõltub uue otsuse vastuvõtmisest sobival ajal.

Muudatusettepanek

(19) Direktiiviga 2003/96/EÜ kohustatakse liikmesriike vabastama maksustamisest laeva pardal toodetud elektrienergia (sh kui laev seisab sadamakai ääres). Mõnes sadamas on võimalus kasutada keskkonnahoidlikku alternatiivset energiaallikat kaldalt tuleva elektrienergia näol, seda aga maksustatakse. Selleks et **vältida laevakütusest elektri tootmist kai ääres seisvatel laevadel ning sellega kaasnevat kohalikku õhureostust, seni kui** selles valdkonnas ei ole veel vastu võetud terviklikumat raamistikku, peaksid liikmesriigid vabastama energia maksustamisest kaldal toodetava elektrienergia, mida kasutavad sadamakai ääres seisvad laevad. Kõnealust vabastust tuleks kohaldada piisavalt pika aja jooksul, et stimuleerida sadama valdajaid tegema vajalikke investeeringuid, kuid samas tuleks seda ajaliselt piirata nii, et selle täielik või osaline säilitamine sõltub uue otsuse vastuvõtmisest sobival ajal.

Or. en

Selgitus

Teksti parema selguse huvides tuleks selles põhjenduses käsitleda ainult kaldal toodetavat elektrienergiat.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 a) Kooskõlas liidu kliima- ja keskkonnaeesmärkidega tuleks liikmesriigid vabastada kohustusest vabastada maksust kütused, mida kasutatakse õhusõiduki või laeva kütusena. Selle kohustuse kaotamine peaks aitama luua võrdsed võimalused eri transpordiliikide jaoks, laiendades maksubaasi ja vastates rohkem subsidiaarsuse põhimõttele. Nõue sõlmida kahepoolseid lepinguid teiste liikmesriikidega, juhul kui soovitakse nendest maksuvabastustest loobuda, tuleks samuti kaotada, kuna see kujutab endast äärmiselt kohmakat menetlust. Selle asemel tuleks liikmesriikidele anda võimalus maksustada kütused, mida kasutatakse õhusõiduki või laeva kütusena. Liikmesriigid peaksid hoiduma selliste maksude kohaldamisest viisil, mis on vastuolus rahvusvaheliste kohustustega, kuni rahvusvahelised juriidilised takistused on kõrvaldatud. Kui liikmesriigid otsustavad maksustada liidusiseses või rahvusvahelises õhu- või mereliikluses kasutatavaid energiatooteid, tuleks seda teha viisil, mis ei tooks kaasa odavama kütuse kaasavedu (tankering).

Or. en

Selgitus

Kui nõukogus võeti vastu energia maksustamise direktiiv, tegid komisjon ja kõik liikmesriigid peale Hispaania ja Iirimaa avalduse, et „põhimõtteliselt ja järjekindla maksusüsteemi huvides tuleks kaubanduslikul eesmärgil kasutatavat õhusõidukikütust maksustada samal alusel nagu kõiki teisi kütuseid.” Muudatusettepanek viiks ELi õigusaktid kooskõlla Euroopa Liidu jõupingutustega kaotada rahvusvahelised eeskirjad, mis keelavad liikmesriikidel kohaldada samu maksustamiseeskirju kõigile sõidukikütustele.

Tuleb märkida, et rahvusvahelised juriidilised lepingud, millega EL on ühinenud, on igal

juhul ELi ja liikmesriikide jaoks siduvad.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek

(28) Iga viie aasta järel ja esimest korda 2015. aasta lõpuks peaks komisjon esitama nõukogule aruande direktiivi kohaldamise kohta, analüüsidest muu hulgas CO₂-heite maksustamise madalaimat taset, võttes arvesse saastekvootide turuhindade suundumusi ELis, innovatsiooni ja tehnoloogiliste lahenduste mõju ning käesoleva direktiiviga ette nähtud maksuvabastuste ja -vähenduste põhjendatust, ***sealhulgas õhusõiduki või laeva kütusena kasutatavate kütuste puhul***. Loetelu sektoritest või allsektoritest, kus on märkimisväärne süsinikdioksiidi lekke oht, vaadatakse korrapäraselt läbi, võttes eelkõige arvesse tõendite kättesaadavust.

Muudatusettepanek

(28) Iga viie aasta järel ja esimest korda 2015. aasta lõpuks peaks komisjon esitama nõukogule aruande direktiivi kohaldamise kohta, analüüsidest muu hulgas CO₂-heite maksustamise madalaimat taset, võttes arvesse saastekvootide turuhindade suundumusi ELis, innovatsiooni ja tehnoloogiliste lahenduste mõju ning käesoleva direktiiviga ette nähtud maksuvabastuste ja -vähenduste põhjendatust. ***See aruanne peaks sisaldama ülevaadet olemasolevatest maksustamissätetest kahepoolsetes lennunduslepingutes***. Loetelu sektoritest või allsektoritest, kus on märkimisväärne süsinikdioksiidi lekke oht, vaadatakse korrapäraselt läbi, võttes eelkõige arvesse tõendite kättesaadavust.

Or. en

Selgitus

Tehes ettepaneku esitada aruanne maksuvabastuste põhjendatuse kohta õhusõiduki ja laeva kütusena kasutatavate kütuste puhul, tunnistab komisjon otseselt, et need on problemaatilised, kui lükkab küsimuse lahendamise edasi. Kuid kui EL soovib, et tema eesmärk muuta ELi transpordisüsteem säästvaks süsteemiks säilitaks oma usaldusväarsuse, tuleb see küsimus lahendada kohe. Selle eesmärgi saavutamisel on vajalikuks eeltingimuseks, et hinnad oleksid õiged. Arutelu edasilükkamine ei ole lahendus.

Muudatusettepanek 5

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõige 11 – punkt a – alapunkt ii a (uus)**
Direktiiv 2003/96/EÜ
Artikkel 14 – lõige 1 – punktid b ja c

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ii a) jäetakse välja punktid b ja c.

Or. en

Selgitus

Muudatusettepanekuga kaotatakse liikmesriikide kohustus vabastada maksust kütused, mida kasutatakse õhusõiduki või laeva kütusena. Selle kohustuse kaotamisel on suur potentsiaal vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Komisjoni poolt ettevalmistatud uuringus leiti, et kütusemaksude ja käibemaksu ühtlustamine eri transpordiliikide lõikes (tasemel, mida praegu maksab eraautotransport) annaks tulemuseks kasvuhoonegaaside heite vähenemise 10% võrreldes sellega, kui tavapärase olukord säiliks. (ELi transpordisektori süsinikudioksiidiheite vähendamine aastaks 2050, lk xi)

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõige 11 – punkt a a (uus)

Direktiiv 2003/96/EÜ

Artikkel 14 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

a a) lõige 2 jäetakse välja.

Or. en

Selgitus

Muudatusettepanekuga kaotatakse kohmakas menetlus, mille alusel liikmesriigid peavad sõlmima teiste liikmesriikidega kahepoolsed kokkulepped, kui nad soovivad ELi-siseses transpordis loobuda maksuvabastusest õhusõiduki või laeva kütusena kasutatavate kütustele. Ükski liikmesriik pole seda menetlust kunagi kasutanud. Tundub asjakohasemana anda liikmesriikidele selle direktiiviga võimalus kütuse maksustamiseks.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõige 13 – punkt a – alapunkt -i (uus)

Direktiiv 2003/96/EÜ

Artikkel 15 – lõige 1 – punkt f a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

„f a) energiatooted, mida kasutatakse õhusõiduki või laeva kütusena muul eesmärgil kui eraviisilistel lõbulendudel või eraomanduses olevatel lõbusõidulaevadel.”

Or. en

Selgitus

Muudatusettepanek allutab täieliku subsidiaarsuse saavutamiseks maksustamisele energiatooted, mida kasutatakse mitte-eraviisilisteks lõbusõitudeks merel ja õhus. Liikmesriigid võivad valida, kas järgivad I lisas toodud minimaalseid tasemeid ja kohaldavad madalamaid tasemeid või ei maksusta energiatooted üldse.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõige 13 – punkt b a (uus)

Direktiiv 2003/96/EÜ

Artikkel 15 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

b a) lisatakse järgmine lõige:

„3 a. Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

(a) „eraviisiline lõbulend” – õhusõiduki kasutamine füüsilise või juriidilise isiku poolt selle omanikuna, rentijana või muul viisil mittekaubanduslikel eesmärkidel ja eesmärkidel, mis ei ole seotud reisijate või kaupade veoga ega teenuste osutamisega tasu eest või riigiasutuste huvides;

(b) „eraomandis olev lõbusõidulaev” – laev, mida kasutab füüsilise või juriidilise isik selle omanikuna, rentnikuna või muul viisil mitteäriotstarbelistel eesmärkidel ja eesmärkidel, mis ei ole seotud reisijate või kaupade veoga ega teenuste osutamisega tasu eest või riigiasutuste huvides.”

Selgitus

Need määratlused, mis on kopeeritud praeguse artikli 14 lõike 1 punktidest b ja c, on vajalikud tulenevalt muudatusettepanekust artikli 15 punkti f a kohta.

Muudatusettepanek 9**Ettepanek võtta vastu direktiiv****Artikkel 1 – lõige 17 – punkt c a (uus)**

Direktiiv 2003/96/EÜ

Artikkel 21 – lõige 6 a (uus)

*Komisjoni ettepanek**Muudatusettepanek****c a) lisatakse järgmine lõige:***

„6 a. Hiljemalt kuue kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmist esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande eeltingimuste kohta mõnede või kõigile liikmesriikidele üleminekuks süsteemile, milles transpordikütuseid maksustatakse vastavalt kasutatud kogustele, mitte tangitud kogustele. Komisjon lisab aruandele vajaduse korral ettepanekud liidu õigusaktide muutmiseks ning üksikasjalikud hinnangud selle mõjust fiskaalsubsidiaarsusele, kasvuhoonegaaside heitkogustele, energiasõltumatusel ja majanduskasvule.”

Selgitus

“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.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõige 21

Direktiiv 2003/96/EÜ

Artikkel 29

Komisjoni ettepanek

„Artikkel 29

Iga viie aasta tagant ja esimest korda 2015. aasta lõpuks esitab komisjon nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta ja vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks. Komisjoni aruandes analüüsitakse muu hulgas CO₂-heite maksustamise madalaimat taset, innovatsiooni ja tehnoloogiliste lahenduste mõju, eriti seoses energiatõhususega ja elektrienergia kasutamise transpordisektoris, ning käesoleva direktiiviga ette nähtud maksuvabastuste ja -vähenduste põhjendatust, **sealhulgas õhusõiduki või laeva kütusena kasutatavate kütuste puhul**. Aruandes võetakse arvesse siseturu nõuetekohast toimimist, madalaimate maksustamistasemete tegelikku väärtust ja aluslepingu üldeesmärke. Loetelu käesoleva direktiivi artikli 14a kohastest sektoritest või allsektoritest, kus on märkimisväärne süsinikdioksiidi lekke oht, vaadatakse igal juhul korrapäraselt läbi, võttes eelkõige arvesse tõendite kättesaadavust.”

Muudatusettepanek

„Artikkel 29

Iga viie aasta tagant ja esimest korda 2015. aasta lõpuks esitab komisjon nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta ja vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks. Komisjoni aruandes analüüsitakse muu hulgas CO₂-heite maksustamise madalaimat taset, innovatsiooni ja tehnoloogiliste lahenduste mõju, eriti seoses energiatõhususega ja elektrienergia kasutamise transpordisektoris, ning käesoleva direktiiviga ette nähtud maksuvabastuste ja -vähenduste põhjendatust. **See aruanne sisaldab ka ülevaadet olemasolevatest maksustamissätetest kahepoolsetes lennunduslepingutes**. Aruandes võetakse arvesse siseturu nõuetekohast toimimist, madalaimate maksustamistasemete tegelikku väärtust ja aluslepingu üldeesmärke. Loetelu käesoleva direktiivi artikli 14a kohastest sektoritest või allsektoritest, kus on märkimisväärne süsinikdioksiidi lekke oht, vaadatakse igal juhul korrapäraselt läbi, võttes eelkõige arvesse tõendite kättesaadavust.”

Or. en

Selgitus

Tehes ettepaneku esitada aruanne maksuvabastuste põhjendatuse kohta õhusõiduki ja laeva kütusena kasutatavate kütuste puhul, tunnistab komisjon otseselt, et need on probleemaatilised, kui lükkab küsimuse lahendamise edasi. Kuid kui EL soovib, et tema eesmärk muuta ELi transpordisüsteem säästvaks süsteemiks säilitaks oma usaldusväarsuse, tuleb see küsimus lahendada kohe. Selle eesmärgi saavutamisel on vajalikuks eeltingimuseks, et hinnad oleksid õiged. Arutelu edasilükkamine ei ole lahendus.