



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

---

*Liikenne- ja matkailuvaliokunta*

---

**2011/0092(CNS)**

26.9.2011

# LAUSUNTOLUONNOS

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

talous- ja raha-asioiden valiokunnalle

ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY muuttamisesta  
(KOM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Valmistelija: Sabine Wils

PA\_Legam

## LYHYET PERUSTELUT

### I. Komission ehdotus

Nykyisessä energiaverodirektiivissä asetetaan verotuksen vähimmäistasot moottori- ja lämmityspolttoaineina käytettäville energiatuotteille sekä sähkölle. Yleensä vähimmäistasoja sovelletaan kulutetun energiatuotteen määrään. Komissio katsoo, että tällaisella järjestelmällä on useita kielteisiä vaikutuksia: se muun muassa kannustaa toimiin, jotka ovat EU:n ilmastonmuutostavoitteiden vastaisia, ja vääristää sisämarkkinoita.

Direktiivin tarkistamista koskevassa ehdotuksessaan komissio pyrkii korjaamaan tilanteen ja poistamaan nämä kielteiset vaikutukset. Eräs ehdotuksen keskeisistä ajatuksista on uudenlaisen energianverotusjärjestelmän luominen niin, että energiatuotteiden vähimmäisverokanta jaetaan kahteen osaan:

- 1) Ensimmäinen perustuu energiatuotteen hiilidioksidipäästöihin. Kaikkiin sellaisiin energialähteisiin, joiden katsotaan tällä hetkellä tai tulevaisuudessa olevan hiilidioksidipäästöttömiä, sovelletaan hiilidioksidin nollaverotusta.
- 2) Toinen perustuu energiasisältöön gigajouleina energiatuotteesta riippumatta, minkä tarkoitus on kannustaa energian säästämiseen.

Ehdotuksen tarkoituksena on samalla tehdä energiaverodirektiivistä johdonmukaisempi EU:n muiden politiikkojen, kuten EU:n päästökauppajärjestelmän kanssa. Siksi komissio esittää, että hiilidioksidiperusteista verotusta ei tulisi soveltaa unionin päästökauppajärjestelmään kuuluviin laitoksiin, kuten ilmailuun.

Ehdotuksessa on useita muitakin liikennepolitiikkaan vaikuttavia näkökohtia:

- Jäsenvaltioilta poistetaan mahdollisuus eriyttää verokohtelu ammattitarkoitukseen ja muuhun kuin ammattitarkoitukseen käytettävän dieselpolttoaineen välillä.
- Mahdollisuus soveltaa yleisessä energiankulutusverotuksessa alennettua verokantaa takseihin poistetaan, sillä se ei enää ole yhteensopiva vaihtoehtoisia polttoaineita edistävien politiikkojen tavoitteen kanssa eikä myöskään vaihtoehtoisia energian kantajia ja puhtaampien autojen käyttöä kaupunkiliikenteessä edistävien politiikkojen kanssa.
- Tavanomaisten polttoainesäiliöiden ja erityiskäyttöön tarkoitettuihin konttien määritelmää ajantasaistetaan.

Komissio ehdottaa lisäksi, että energiaverosta vapautetaan maasähkön käyttö satamassa ankkuripaikalla olevilla aluksilla ja pidetään voimassa nykyinen jäsenvaltioille asetettu velvoite vapauttaa verosta lento- ja meriliikenteessä käytettävä polttoaine. Sisävesiväylien suhteen komissio ehdottaa säilyttämään nykyiset säännöt, joilla jäsenvaltioiden sallitaan soveltaa verotasoa koskevia täydellisiä tai osittaisia vapautuksia tai alennuksia.

### II. Esittelijän kanta

Esittelijä on tyytyväinen komission ehdotukseen ja kannattaa sitä. Ehdotuksen taustalla oleva periaate on vakaalla pohjalla, koska sen mukaan kaikkia energialähteitä kohdellaan

yhdennä mukaisesti niiden tuotantotekniikasta riippumatta. Samalla siinä asetetaan kannustimia vähemmän saastuttavien energiatuotteiden käyttämiseksi ja siirtymiseksi kohti vähähiilistä taloutta.

Esittelijä olisi kuitenkin toivonut, että komissio olisi yhdessä suhteessa mennyt pidemmälle. Kyse on jäsenvaltioiden nykyisistä velvoitteista (!) vapauttaa verosta lento- ja meriliikenteessä käytettävä polttoaine ("vapautus"), kuten nykyisessä energiaverodirektiivissä säädetään. Nykytilanne voidaan kiteyttää seuraavasti: Energiaverodirektiivissä jäsenvaltioiden sallitaan verottaa kotimaista meri- ja ilmailuun. Jos jäsenvaltiot haluavat verottaa EU:n sisäistä meri- ja ilmailuun, ne veloitetaan tekemään kahdenvälisiä sopimuksia (mitä yksikään jäsenvaltio ei ole tehnyt). Direktiivissä kielletään kansainvälisen lentoliikenteen verotus.

Esittelijä ehdottaa, että jäsenvaltioiden velvoite myöntää verovapautus poistetaan ja että jäsenvaltioille myönnetään oikeus päättää siitä, kantavatko ne veroa. Tällainen ratkaisu olisi nykyistä kieltoa paremmin linjassa toissijaisuusperiaatteen kanssa. Lentoliikenteen verotuskysymyksen ratkaisemiseen näyttäisi olevan tiettyä halukkuutta, mikä näkyy siinä, että eräät jäsenvaltiot ovat ottaneet käyttöön lentolippuveron. Tämä voisi myös olla yksi keino laajentaa veropohjaa. Ratkaisu mahdollistaisi myös sen, että jäsenvaltiot voisivat päättää verotuksensa yksityiskohdista ja välttää näin kilpailuongelmat.

Verovapauden myöntämiselvoitteen poistaminen voisi olla myös ensimmäinen askel kohti ongelman ratkaisemista kansainvälisellä tasolla. EU:lla voisi näin olla kolmansien maiden kanssa tehtävissä lentoliikennesopimuksissa paremmat perusteet vaatia polttoaineverotusta EU:n sisäisillä lennoilla. Tämä olisi johdonmukaista parlamentin Lissabonin sopimuksen mukaisista kansainvälisistä ilmailusopimuksista 7. kesäkuuta 2011 antamassa päätöslauselmassa esitetyn pyynnön kanssa, jossa kehoitettiin tarjoamaan "kannustimia [– –] ympäristönormien ylläpitämiseksi ja parantamiseksi"<sup>1</sup>.

Tässä yhteydessä on tärkeää huomata, että Chicagon yleissopimukseen ei sisälly yleistä lentopolttoaineen verotuskieltoa. Siinä kielletään ainoastaan lentokoneeseen jo tankatun polttoaineen verotus<sup>2</sup>.

Ilmailun sisällyttäminen päästökauppajärjestelmään ei siis poista tarvetta ratkaista asia, sillä komissio esittää, että hiilidioksidiperusteista verotusta ei tulisi soveltaa unionin päästökauppajärjestelmään kuuluviin laitoksiin (ks. yllä). Ilmailun kilpailuetu säilyisi näin ollen jatkossakin, sillä ilmailu kattaisi vain osan siitä verokannasta, joka muissa liikennemuodoissa joudutaan maksamaan.

Jos pitkän aikavälin tavoite on luoda kaikille liikennemuodoille yhtäläiset toimintaedellytykset, on tärkeää ottaa ensiaskel tähän suuntaan. Tässä asiakirjassa esitetty askel ei ole jättiläismäinen harppaus, mutta ainakin se on askel oikeaan suuntaan nykyistä kestävämmän liikennejärjestelmän luomiseksi.

---

<sup>1</sup> Ks. päätöslauselman kohta 8.

<sup>2</sup> Katso tulleja koskevan 24 artiklan a alakohta: [http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300\\_cons.pdf](http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300_cons.pdf).

## TARKISTUKSET

Liikenne- ja matkailuvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa talous- ja raha-asioiden valiokuntaa sisällyttämään mietintöönsä seuraavat tarkistukset:

### Tarkistus 1

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(18 a) Tämän direktiivin tarkoituksena on helpottaa unionin energia- ja ilmastomuutospolitiikan yleistavoitteiden saavuttamista. Ilmailualan ottaminen mukaan EU:n päästökauppajärjestelmään direktiivillä 2008/101/EY on osoitus pyrkimyksestä vähentää alan kasvihuonekaasupäästöjä. Mikäli viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2011 ei ole tehty kansainvälistä sopimusta, jossa säädetään meriliikenteen päästöistä ja joka sisältää kunnianhimoisia päästövähennystavoitteita, komission olisi tehtävä ehdotus kyseisten päästöjen sisällyttämisestä EU:n kasvihuonekaasupäästöjen vähentämissitoumukseen. Lento- ja meriliikenteessä käytettävien energiatuotteiden verottaminen samalla tavalla muiden energiatuotteiden kanssa on oleellista unionin energiaomavaraisuuden kannalta, ja se kannustaa energiatehokkuuteen.***

Or. en

#### *Perustelu*

*Jäsenvaltioiden kieltäminen soveltamasta verotustoimenpiteitä lento- ja meriliikenteessä käytettäviin energiatuotteisiin ei ole perusteltua. Mikäli jäsenvaltiot eivät voi soveltaa verotustoimenpiteitä lento- ja meriliikenteessä käytettäviin energiatuotteisiin, ne eivät kykene täyttämään EU:n energia- ja ilmastopolitiikkaan liittyviä sitoumuksiaan kustannustehokkaalla tavalla.*

## Tarkistus 2

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 kappale

#### *Komission teksti*

(19) Direktiivissä 2003/96/EY velvoitetaan jäsenvaltiot vapauttamaan verosta **laivaliikenteeseen yhteisön vesillä käytettävä polttoaine sekä** aluksella tuotettu sähkö, myös aluksen ollessa ankkuripaikalla satamassa. **Jäsenvaltiot voivat lisäksi laajentaa tämän edullisen verokohtelun koskemaan sisävesiä.** Joissakin satamissa on olemassa puhtaampi vaihtoehto eli maasähkön käyttö, jota kuitenkin verotetaan. **Tämän teknologian kehitystyön ja soveltamisen ensimmäisenä kannustimena** jäsenvaltioiden olisi asiaa koskevan kattavamman kehyksen hyväksymiseen saakka vapautettava energiaverosta maasähkön käyttö satamassa ankkuripaikalla olevilla aluksilla. Tätä vapautusta olisi sovellettava riittävän kauan, jotta satamaoperaattoreilla ei puutu kannustin tarvittavien investointien tekemiseen, mutta sen olisi kuitenkin samalla oltava ajallisesti rajoitettu niin, että sen säilyttämisen ehtona, kokonaan tai osittain, on hyvissä ajoin tehtävä päätös.

#### *Tarkistus*

(19) Direktiivissä 2003/96/EY velvoitetaan jäsenvaltiot vapauttamaan verosta aluksella tuotettu sähkö, myös aluksen ollessa ankkuripaikalla satamassa. Joissakin satamissa on olemassa puhtaampi vaihtoehto eli maasähkön käyttö, jota kuitenkin verotetaan. **Jotta vältetään sähkön tuottaminen polttoaineesta aluksella sen ollessa ankkuripaikalla satamassa ja tästä aiheutuvat paikalliset ilmansaasteet,** jäsenvaltioiden olisi asiaa koskevan kattavamman kehyksen hyväksymiseen saakka vapautettava energiaverosta maasähkön käyttö satamassa ankkuripaikalla olevilla aluksilla. Tätä vapautusta olisi sovellettava riittävän kauan, jotta satamaoperaattoreilta ei puutu kannustin tarvittavien investointien tekemiseen, mutta sen olisi kuitenkin samalla oltava ajallisesti rajoitettu niin, että sen säilyttämisen ehtona, kokonaan tai osittain, on hyvissä ajoin tehtävä päätös.

Or. en

#### *Perustelu*

*Tekstin selvyuden parantamiseksi kyseisessä johdanto-osan kappaleessa olisi käsiteltävä vain maasähköä.*

### Tarkistus 3

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(19 a) Unionin ilmastonmuutos- ja ympäristötavoitteiden mukaisesti on tarpeen luopua jäsenvaltioille asetetusta velvoitteesta vapauttaa lento- ja meriliikenteessä käytettävä polttoaine verotuksesta. Tämän velvoitteen poistamisen pitäisi auttaa luomaan kaikille liikennemuodoille yhtäläiset toimintaedellytykset sekä laajentaa veropohjaa, ja sen ansiosta toissijaisuusperiaatetta noudatettaisiin nykyistä paremmin. Niin ikään olisi luovuttava vaatimuksesta, että kyseisten verovapautusten kumoamiseksi jäsenvaltioiden olisi tehtävä kahdenvälisiä sopimuksia keskenään, sillä tällainen menettely on aivan liian raskas. Tämän sijaan jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus verottaa lento- ja meriliikenteessä käytettävää polttoainetta. Jäsenvaltioiden olisi pidättäydyttävä soveltamasta tällaisia veroja tavalla, joka on ristiriidassa kansainvälisten velvoitteiden kanssa siihen asti, kun kansainväliset oikeudelliset esteet on poistettu. Mikäli jäsenvaltiot päättävät verottaa unionin sisäiseen tai kansainväliseen lento- tai meriliikenteeseen käytettäviä energiatuotteita, tämä olisi mahdollisuuksien mukaan tehtävä niin, että se ei johda polttoaineen säiliöimiseen (tankering).*

Or. en

*Perustelu*

*Kun neuvosto hyväksyi energiaverodirektiivin kaikki jäsenvaltiot Espanjaa ja Irlantia lukuun ottamatta ja komissio antoivat julkilausuman, jossa todettiin, että "periaatteessa ja yhtenäisen verotusjärjestelmän edistämiseksi kaupallisia lentopolttoaineita olisi verotettava samoin*

*perustein kuin muitakin polttoaineita". Tarkistuksella pyritään saattamaan EU:n lainsäädäntö yhdenmukaiseksi EU:n pyrkimyksen kanssa päästä eroon kansainvälisistä säännöistä, joilla jäsenvaltioita kielletään soveltamasta samoja verosäännöksiä kaikkiin liikenteen polttoaineisiin.*

*Huomattakoon, että kansainväliset oikeudelliset järjestelyt, joihin EU on liittynyt, ovat kaikissa tapauksissa sitovia EU:ssa ja jäsenvaltioissa.*

#### **Tarkistus 4**

##### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 28 kappale**

###### *Komission teksti*

(28) Komission olisi laadittava neuvostolle joka viides vuosi ja ensimmäisen kerran vuoden 2015 loppuun mennessä kertomus tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja tarkasteltava erityisesti hiilidioksidiperusteisen verotuksen vähimmäistasoa suhteessa päästöoikeuksien markkinahintakehitykseen EU:ssa, innovoinnin ja teknologisen kehityksen vaikutuksiin ja tässä direktiivissä säädettyjen verovapautusten ja veronalennusten perusteisiin, **myös lento- ja meriliikenteessä käytettävän polttoaineen osalta**. Luetteloa sellaisista toimialoista tai niiden osista, joiden katsotaan olevan alttiita merkittävälle hiilivuotoriskille, tarkastellaan säännöllisesti uudelleen, jotta etenkin uudet käyttöön saatavat tiedot saadaan otetuksi huomioon.

###### *Tarkistus*

(28) Komission olisi laadittava neuvostolle joka viides vuosi ja ensimmäisen kerran vuoden 2015 loppuun mennessä kertomus tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja tarkasteltava erityisesti hiilidioksidiperusteisen verotuksen vähimmäistasoa suhteessa päästöoikeuksien markkinahintakehitykseen EU:ssa, innovoinnin ja teknologisen kehityksen vaikutuksiin ja tässä direktiivissä säädettyjen verovapautusten ja veronalennusten perusteisiin. **Kertomuksessa olisi oltava yhteenveto nykyisistä kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin sisältyvistä verotusmääräyksistä**. Luetteloa sellaisista toimialoista tai niiden osista, joiden katsotaan olevan alttiita merkittävälle hiilivuotoriskille, tarkastellaan säännöllisesti uudelleen, jotta etenkin uudet käyttöön saatavat tiedot saadaan otetuksi huomioon.

Or. en

###### *Perustelu*

*Esittämällä, että lento- ja meriliikenteessä käytettävän polttoaineen verovapauden perusteista olisi raportoitava, komissio myöntää epäsuorasti kysymyksen olevan ongelmallinen, mutta lykkää asian käsittelyä. Asian ratkaiseminen on kuitenkin tärkeää, mikäli EU haluaa olla uskottava tavoitteessaan muuttaa EU:n liikennejärjestelmä kestävä kehityksen mukaiseksi*



*järjestelmäksi. Asianmukainen hinnoittelu on tärkeä ennakoedellytys tämän tavoitteen saavuttamiselle. Asiasta käytävän keskustelun lykkääminen ei ole ratkaisu.*

## **Tarkistus 5**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **1 artikla – 11 kohta – a alakohta – ii a alakohta (uusi)**

Direktiivi 2003/96/EY

14 artikla – 1 kohta – b ja c alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***ii a) Poistetaan b ja c alakohta.***

Or. en

### *Perustelu*

*Tarkistuksella poistetaan jäsenvaltioille asetettu velvoite vapauttaa lento- ja meriliikenteessä käytettävä polttoaine verotuksesta. Velvoitteen poistaminen avaa valtavat mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Komissiolle laaditussa tutkimuksessa todettiin, että eri liikennemuotojen polttoaine- ja arvonlisäverojen yhdenmukaistaminen (verotuksen tuominen samalle tasolle kuin yksityisessä maantieliikenteessä tällä hetkellä) vähensi kasvihuonekaasupäästöjä yli 10 prosenttia tavanomaista enemmän. (Towards the decarbonisation of EU's transport sector by 2050, s. xi)*

## **Tarkistus 6**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **1 artikla – 11 kohta – a a alakohta (uusi)**

Direktiivi 2003/96/EY

14 artikla – 2 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***a a) Poistetaan 2 kohta.***

Or. en

### *Perustelu*

*Tarkistuksella poistetaan raskas menettely, jossa jäsenvaltioiden on tehtävä kahdenvälisiä sopimuksia muiden jäsenvaltioiden kanssa silloin, kun ne haluavat kumota EU:n sisäisessä lento- ja meriliikenteessä käytettävän polttoaineen verovapauden. Yksikään jäsenvaltio ei ole koskaan turvautunut tähän menettelyyn. Olisi huomattavasti asianmukaisempaa, että tässä direktiivissä annettaisiin jäsenvaltioille mahdollisuus verottaa polttoainetta.*

## Tarkistus 7

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 13 kohta – a alakohta – -i alakohta (uusi)

Direktiivi 2003/96/EY

15 artikla – 1 kohta – f a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***"f a) energiatuotteisiin, jotka toimitetaan käytettäväksi moottoripolttoaineena muussa ilma- tai meriliikenteessä kuin yksityisessä huvi-ilmailussa tai yksityisessä huviveneilyssä."***

Or. en

*Perustelu*

*Tarkistuksella asetetaan toissijaisuusperiaatteen toteuttamiseksi veronalaisiksi energiatuotteet, jotka on toimitettu polttoaineeksi muuhun kuin yksityiseen huvikäyttöön ilma- tai meriliikenteessä. Jäsenvaltiot voivat joko noudattaa liitteessä I esitettyjä vähimmäistasoja ja soveltaa alhaisempia tasoja, tai olla verottamatta energiatuotteita.*

## Tarkistus 8

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 13 kohta – b a alakohta (uusi)

Direktiivi 2003/96/EY

15 artikla – 3 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***b a) Lisätään kohta seuraavasti:  
"3 a) Tässä direktiivissä tarkoitetaan:  
a) "yksityisellä huvi-ilmailulla" ilma-  
aluksen käyttöä luonnollisen tai  
oikeushenkilön toimesta sen omistajana,  
vuokraajana tai sen muulla tavoin  
käyttöönsä saaneena muihin kuin  
kaupallisiin tarkoituksiin ja erityisesti  
muihin tarkoituksiin kuin vastiketta  
vastaan tai julkisten viranomaisten  
tarkoituksiin tapahtuviin henkilöiden tai  
tavaroiden kuljetuksiin taikka palvelujen***

*tarjoamiseen.*

*b) "yksityisellä huvialuksella" alusta, jota luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö käyttää sen omistajana, vuokraajana tai sen muulla tavoin käyttöönsä saaneena muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin ja erityisesti muihin tarkoituksiin kuin vastiketta vastaan tai julkisten viranomaisen tarkoituksiin tapahtuviin matkustajien tai tavaroiden kuljetuksiin taikka palvelujen tarjoamiseen."*

Or. en

#### *Perustelu*

*Nämä nykyisestä 14 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdasta kopioidut määritelmät ovat tarpeen 15 artiklaan tehdyn tarkistuksen vuoksi (f a).*

#### **Tarkistus 9**

##### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 17 kohta – c a alakohta (uusi)**

Direktiivi 2003/96/EY

21 artikla – 6 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*c a) Lisätään kohta seuraavasti:*

*"6 a. Viimeistään kuusi kuukautta tämän direktiivin hyväksymisen jälkeen komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen eräiltä tai kaikilta jäsenvaltioilta edellytettävistä ennakkoehdoista siirtymisessä järjestelmään, jossa polttoaineita verotetaan kulutuksen mukaan sen sijaan, että niitä verotettaisiin tankatun polttoainemäärän mukaan. Kertomukseen on tarvittaessa liitettävä ehdotuksia unionin lainsäädännön muuttamisesta, ja siihen olisi sisällyttävä perusteellinen arviointi vaikutuksista toissijaisuusperiaatteeseen verotusasioissa, kasvihuonekaasupäästöihin,*

*Perustelu*

*"Polttoaineturismi" maanteiden tavaraliikenteessä ja polttoaineen säiliöiminen (tankering) ilmaillualla vääristävät markkinoita ja rajoittavat huomattavasti jäsenvaltioiden mahdollisuuksia asettaa omia polttoaineveroja. Niin kauan kuin verotus perustuu tankatun polttoaineen määrään ja kun ainoastaan vähimmäisverotasoja voidaan asettaa neuvoston yksimielisellä päätöksellä, on vaikea nähdä, miten polttoaineturismin ongelma voidaan ratkaista. Samoin jäsenvaltioiden on vaikea kohdella ilmaillualaa polttoaineverotuksellisesti samalla tavalla kuin muita liikennemuotoja niin kauan kuin ainoastaan tankattua polttoainetta on mahdollista verottaa.*

*Mielenkiintoinen vaihtoehto voisi olla verottaa tankatun polttoaineen sijasta sen mukaan, miten paljon polttoainetta on käytetty, esimerkiksi Pohjois-Amerikassa käytössä olevan kansainvälisen polttoaineverotusta koskevan sopimuksen (IFTA) mallin mukaisesti.*

**Tarkistus 10**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 21 kohta**

Direktiivi 2003/96/EY

29 artikla

*Komission teksti*

"29 artikla

Komissio toimittaa neuvostolle joka viides vuosi ja ensimmäisen kerran vuoden 2015 loppuun mennessä kertomuksen direktiivin täytäntöönpanosta ja tarvittaessa ehdotuksen sen muuttamisesta. Komission laatimassa kertomuksessa on muun muassa tarkasteltava hiilidioksidiperusteisten verojen vähimmäistasoa, innovoinnin ja teknologisen kehityksen vaikutusta erityisesti energiatehokkuuteen, sähkön käyttöä liikenteessä ja tässä direktiivissä säädettyjen verovapautusten ja veronalennusten perusteita, **myös lento- ja meriliikenteessä käytettävän polttoaineen osalta**. Kertomuksessa on otettava huomioon sisämarkkinoiden moitteeton toiminta, vähimmäisverotasot ja

*Tarkistus*

"29 artikla

Komissio toimittaa neuvostolle joka viides vuosi ja ensimmäisen kerran vuoden 2015 loppuun mennessä kertomuksen direktiivin täytäntöönpanosta ja tarvittaessa ehdotuksen sen muuttamisesta. Komission laatimassa kertomuksessa on muun muassa tarkasteltava hiilidioksidiperusteisten verojen vähimmäistasoa, innovoinnin ja teknologisen kehityksen vaikutusta erityisesti energiatehokkuuteen, sähkön käyttöä liikenteessä ja tässä direktiivissä säädettyjen verovapautusten ja veronalennusten perusteita. **Kertomus sisältää myös yhteenvedon nykyisistä kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin sisältyvistä verotusmääräyksistä**. Kertomuksessa on otettava huomioon

perustamissopimuksen laajemmat tavoitteet. Joka tapauksessa luetteloa sellaisista toimialoista tai niiden osista, joiden katsotaan tämän direktiivin 14 a artiklan soveltamiseksi olevan alttiita merkittävälle hiilivuotoriskille, tarkastellaan säännöllisesti uudelleen, jotta etenkin uudet käyttöön saatavat tiedot saadaan otetuksi huomioon."

sisämarkkinoiden moitteeton toiminta, vähimmäisverotasot ja perustamissopimuksen laajemmat tavoitteet. Joka tapauksessa luetteloa sellaisista toimialoista tai niiden osista, joiden katsotaan tämän direktiivin 14 a artiklan soveltamiseksi olevan alttiita merkittävälle hiilivuotoriskille, tarkastellaan säännöllisesti uudelleen, jotta etenkin uudet käyttöön saatavat tiedot saadaan otetuksi huomioon."

Or. en

### *Perustelu*

*Esittämällä, että lento- ja meriliikenteessä käytettävän polttoaineen verovapauden perusteista olisi raportoitava, komissio myöntää epäsuorasti kysymyksen olevan ongelmallinen, mutta lykkää asian käsittelyä. Asian ratkaiseminen on kuitenkin tärkeää, mikäli EU haluaa olla uskottava tavoitteessaan muuttaa EU:n liikennejärjestelmä kestävä kehityksen mukaiseksi järjestelmäksi. Asianmukainen hinnoittelu on tärkeä ennakoedellytys tämän tavoitteen saavuttamiselle. Asiasta käytävän keskustelun lykkääminen ei ole ratkaisu.*