



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2011/0092(CNS)

26.9.2011

VÉLEMÉNYTERVEZET

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Gazdasági és Monetáris Bizottság részére

az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló 2003/96/EK irányelv módosításáról szóló tanácsi irányelvre irányuló javaslatról
(COM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

A vélemény előadója: Sabine Wils

PA_Legam

RÖVID INDOKOLÁS

I. A Bizottság javaslata

A jelenlegi energiaadó-irányelv rögzíti az üzemanyagként, fűtőanyagként, valamint villamos energia előállítására felhasznált energiatermékek minimális adókulcsait. A minimális adókulcsok általában a felhasznált energiatermék mennyiségére vonatkoznak. A Bizottság szerint ennek a rendszernek számos negatív hatása van, például az EU éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzéseivel ellentétes vagy a belső piacot torzító ösztönzőket teremt.

A Bizottság a felülvizsgálatra irányuló javaslattal kívánja felszámolni e negatív hatásokat. A javaslat egyik alapötlete, hogy új energiaadózási struktúrát hoz létre, az energiatermékekre vonatkozó minimális adókulcs két részre bontásával:

- 1) az egyik rész az energiatermék CO₂-kibocsátásán alapulna. A CO₂-adókulcs nulla százalékos lenne minden olyan energia esetében, amelyet most vagy a jövőben CO₂-kibocsátástól mentesnek ismernek el.
- 2) a másik rész a gigajoule-ban mért energiataralmon alapulna, függetlenül attól, hogy milyen energiaterméről van szó, hogy ezáltal is az energiatakarékosságra ösztönözzön.

A javaslat ezzel párhuzamosan arra is törekszik, hogy az energiaadó-irányelv összhangban legyen más uniós politikákkal, például az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerével (ETS). Ezzel összefüggésben a Bizottság azt javasolja, hogy a szén-dioxidhoz kapcsolódó adózást ne alkalmazzák az ETS hatálya alá tartozó berendezésekre, például a repülésben.

A javaslat több más eleme is a közlekedési politikára vonatkozik, például az alábbiak:

- Annak a lehetőségnek a megszüntetése, hogy a tagállamok különbséget tegyenek a gázolaj kereskedelmi és nem kereskedelmi célú felhasználásának adóügyi megítélésében;
- Annak a lehetőségnek a megszüntetése, hogy alacsonyabb általános energiafogyasztási adókulcsot alkalmazzanak a taxikra, mivel ez már nem összeegyeztethető az alternatív üzemanyagokat és energiahordozókat, valamint a tisztább városi közlekedést előtérbe helyező szakpolitikai célokkal;
- A szabvány üzemanyagtartályok és a speciális konténerek fogalom meghatározásának naprakésszé tétele.

A Bizottság végül arra is javaslatot tesz, hogy a kikötőben horgonyzó hajók által felhasznált parti áramot mentesítsék az adó alól, valamint hogy a tagállamok továbbra is kötelezően mentesítsék az adó alól a légi és tengeri közlekedésben felhasznált üzemanyagot. A belvízi hajóutak vonatkozásában a Bizottság azt javasolja, hogy maradjanak érvényben azok a szabályok, amelyek értelmében a tagállamok teljes adómentességet vagy részleges adókedvezményeket biztosíthatnak.

II. Az előadó álláspontja

Az előadó üdvözli és támogatja a Bizottság javaslatát. A javaslat mögött meghúzódó alapelv ésszerű, hiszen következetes megítélést és technológiailag semleges megközelítést alkalmaz valamennyi energiaforrással szemben. Ugyanakkor megfelelően ösztönöz a kevésbé

szennyező energiatermékek használatára és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való átállásra.

Az előadó szerint a Bizottság egy szempontból messzebbre mutató javaslatot is tehetett volna. Ez a szempont a tagállamokra nézve jelenleg fennálló azon kötelezettség (!), hogy a hatályos energiaadó-irányelv értelmében mentesíteniük kell az adó alól a légi és tengeri közlekedésben felhasznált üzemanyagot. A jelenlegi helyzet a következőképpen összegezhető: az energiaadó-irányelv lehetővé teszi, hogy a tagállamok megadóztassák hazai tengeri és légi közlekedésüket, kötelezi őket kétoldalú megállapodások megkötésére abban az esetben, ha meg kívánják adóztatni az EU-n belüli tengeri és légi közlekedést (egyetlen tagállam sem tett így), ám kimondottan tiltja a nemzetközi légi közlekedés adóztatását.

Az előadó azt javasolja, hogy szüntessék meg a tagállamok adómentesség biztosítására való kötelezettségét, hogy eldönthessék, ki akarnak-e vetni adót vagy sem. Ez a megoldás a jelenlegi tiltásnál jobban összhangban lenne a szubszidiaritás elvével. Egyes tagállamok adót vetettek ki a repülőjegyekre, ebből is látszik, hogy van szándék a légi közlekedés megadóztatásával kapcsolatos probléma kezelésére, és ez megfelelő eszköz lehet az adóalap kiterjesztéséhez. Ezzel a megoldással ugyanakkor a tagállamok dönthetnének az adóztatás részleteiről is, hogy elkerülhessék a versenyjogi problémákat.

A kötelező mentesség megszüntetése első lépés lehetne a probléma nemzetközi szintű megoldása felé is. Az EU-nak nyomósabb érvei lennének a harmadik országokkal kötendő légi közlekedési megállapodások kapcsán az EU-n belüli járatok üzemanyagadójával együtt. Ez összhangban lenne a Parlament által a Lisszaboni Szerződés szerinti nemzetközi légi közlekedési megállapodásokról szóló, 2011. június 7-i állásfoglalásban megfogalmazott azon kéréssel, hogy nyújtsanak „ösztönzőket [...] a szociális és környezetvédelmi normák fenntartásához és szigorításához”¹.

Ezzel összefüggésben fontos megjegyezni, hogy a Chicagói Egyezmény nem tartalmazza a légi közlekedésben felhasznált üzemanyag megadóztatásának általános tilalmát. Kizárólag a már a gép fedélzetén található üzemanyag adóztatását tiltja meg².

A légi közlekedés kibocsátáskereskedelmi rendszerbe történő felvétele sem teszi lehetővé a probléma megoldását, mivel a Bizottság javaslata szerint a CO₂-hoz kapcsolódó adózás nem terjedne ki az ETS hatálya alá tartozó berendezésekre. A légi közlekedés piaci előnye tehát megmaradna, mivel erre a szegmensre csak a más közlekedési módok által fizetendő adó egy része vonatkozna.

Amennyiben a különféle közlekedési módokra vonatkozó piaci feltételek egységesítése a hosszú távú cél, meg kell tenni az első lépéseket ebbe az irányba. Az itt javasolt lépés nem hatalmas ugrás, ám legalább a jó irányba, vagyis a fenntarthatóbb közlekedési rendszer felé tart.

MÓDOSÍTÁSOK

¹ Lásd az állásfoglalás 8. pontját.

² Lásd a vámokról szóló 24. cikk a) pontját: http://www.icao.int/icaoet/dcs/7300_cons.pdf

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felkéri a Gazdasági és Monetáris Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy jelentésébe foglalja be az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 18 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(18a) Az irányelv célja, hogy hozzájáruljon az Unió energiával és éghajlatváltozással kapcsolatos politikáiban szereplő átfogó célok eléréséhez. A légi közlekedés 2008/101/EK irányelv szerinti uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe történő felvétele tükrözi azt a törekvést, hogy csökkenjen az ágazat által kibocsátott üvegházhatású gázok mennyisége. Amennyiben 2011. december 31-ig nem születik olyan nemzetközi megállapodás, amely a nemzetközi tengeri kibocsátásokra is kiterjed, valamint nagyra törő kibocsátáscsökkentési célokat fogalmaz meg, a Bizottság javaslatot tesz az ilyen kibocsátásoknak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésével kapcsolatosan tett uniós kötelezettségvállalásokba történő integrálására. A légi és tengeri tevékenységekhez felhasznált energiatermékek más energiatermékekhez hasonló megadóztatása alapvető fontosságú az Unió energiatartósságának előmozdítása, valamint az energiahatékonyság ösztönzése szempontjából.

Or. en

Indokolás

Nem indokolt megtiltani a tagállamoknak, hogy adóügyi intézkedéseket hozzanak a légi és tengeri tevékenységekhez felhasznált energiatermékekre vonatkozóan. Amennyiben nem alkalmazhatók adóügyi intézkedéseket a légi és tengeri közlekedésben felhasznált energiatermékekre vonatkozóan, a tagállamok nem tudnak költséghatékony módon eleget tenni az EU energiapolitikájához és éghajlat-változási politikájához kapcsolódóan vállalt

kötelezettségeiknek.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 19 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(19) A 2003/96/EK irányelv alapján a tagállamoknak mentesíteniük kell az adózás alól a ***Közösség felségvizein belüli hajózás céljaira felhasznált üzemanyagot, valamint a*** vízi járművek fedélzetén előállított villamos energiát, ideértve a kikötőben való horgonyzáskor előállított energiát is. ***A tagállamok kiterjeszthetik ezt a kedvező adóelbánást a belvízi hajóutakra is.*** Egyes kikötőkben a partmenti villamos energia használatával tisztább alternatíva is rendelkezésre áll, amely azonban adóköteles. ***E technológia fejlesztésének és alkalmazásának első ösztönzéseként*** – e tárgykor átfogóbb szabályozásának elfogadásáig – a tagállamoknak mentesíteniük kell a kikötőben horgonyzó hajók villamosenergia-felhasználását az energiaadóztatás alól. Ennek a mentességnek elég hosszú időre kell szólnia ahhoz, hogy a kikötők üzemeltetőit ne tartsa vissza attól, hogy elvégezzék a szükséges beruházásokat, de időbeli hatályát mégis korlátozni kell oly módon, hogy a mentesség teljes vagy részleges fenntartása egy megfelelő időben hozott új határozat függvénye legyen.

Módosítás

(19) A 2003/96/EK irányelv alapján a tagállamoknak mentesíteniük kell az adózás alól a vízi járművek fedélzetén előállított villamos energiát, ideértve a kikötőben való horgonyzáskor előállított energiát is. Egyes kikötőkben a partmenti villamos energia használatával tisztább alternatíva is rendelkezésre áll, amely azonban adóköteles. ***Annak érdekében, hogy a kikötőben horgonyzó hajók ne a fedélzetükön lévő üzemanyag felhasználásával termeljenek villamos áramot, és ezzel ne szennyezzék a levegőt*** – e tárgykor átfogóbb szabályozásának elfogadásáig – a tagállamoknak mentesíteniük kell a kikötőben horgonyzó hajók villamosenergia-felhasználását az energiaadóztatás alól. Ennek a mentességnek elég hosszú időre kell szólnia ahhoz, hogy a kikötők üzemeltetőit ne tartsa vissza attól, hogy elvégezzék a szükséges beruházásokat, de időbeli hatályát mégis korlátozni kell oly módon, hogy a mentesség teljes vagy részleges fenntartása egy megfelelő időben hozott új határozat függvénye legyen.

Or. en

Indokolás

A szöveg egyértelművé tétele érdekében e preambulumbekzdésnek csak a parti árammal kell foglalkoznia.

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 19 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19a) Az Unió éghajlatváltozással és környezetvédelemmel kapcsolatos célkitűzéseivel összhangban meg kell szüntetni a tagállamok azon kötelezettségét, hogy mentesítsék az adózás alól a légi és tengeri közlekedésben felhasznált üzemanyagot. E kötelezettség megszüntetése révén azonos piaci feltételeket lehetne biztosítani a különféle közlekedési módok számára, ki lehetne terjeszteni az adóalapot, és jobban tiszteletben lehetne tartani a szubszidiaritás elvét. Azt a kötelezettséget is meg kell szüntetni, hogy e mentességek feloldásához kétoldalú egyezményt kelljen kötni más tagállamokkal, mert ez rendkívül nehézkes eljárás. Ehelyett lehetővé kell tenni a tagállamok számára a légi és tengeri közlekedésben felhasznált üzemanyag megadóztatását. A tagállamoknak tartózkodniuk kell az ilyen adók nemzetközi kötelezettségekkel ellentétes módon történő kivetésétől mindaddig, amíg a nemzetközi jogi akadályokat nem sikerül felszámolni. Amennyiben a tagállamok az Unión belüli vagy nemzetközi légi és tengeri közlekedéshez használt üzemanyag megadóztatása mellett döntenek, ezt lehetőség szerint oly módon kell bevezetniük, hogy az ne eredményezze a tartályok állandó teljes feltöltését.

Or. en

Indokolás

Az energiaadó-irányelv elfogadásakor a Bizottság és – Spanyolország és Írország kivételével – valamennyi tagállam nyilatkozatot adott ki, amely szerint „alapelv, hogy a következetes adórendszer érdekében a kereskedelmi célú repülőgép-üzemanyagot a többi üzemanyaggal azonos módon kell megadóztatni”. A módosítás összhangba hozná az uniós szabályozást az

EU arra irányuló erőfeszítésével, hogy megszabaduljon azoktól a nemzetközi szabályoktól, amelyek értelmében a tagállamok nem alkalmazhatnak azonos adóügyi szabályokat az összes közlekedési célú üzemanyagra.

Meg kell jegyezni, hogy az EU által aláírt nemzetközi jogi megállapodások kötelező érvényűek az EU-ra és tagállamaira nézve.

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(28) Az irányelv végrehajtásáról a Bizottságnak ötévente, és első alkalommal 2015 végéig jelentést kell készítenie a Tanács számára, amelyben többek között meg kell vizsgálnia a CO₂-kibocsátáshoz kapcsolódó adóztatás minimummértékeit a kibocsátási egységek uniós piaci árának alakulása függvényében, a technológiai fejlődés és az innováció hatását, továbbá az irányelvben **többek között a légi és tengeri közlekedésben felhasznált üzemanyag vonatkozásában** megállapított adómentességek és adókedvezmények indokoltóságát. A kibocsátásáthelyezés kockázatának vélhetően jelentős mértékben kitett ágazatok és alágazatok listáját rendszeresen felül kell vizsgálni, különösen az újonnan rendelkezésre álló adatok fényében.

Módosítás

(28) Az irányelv végrehajtásáról a Bizottságnak ötévente, és első alkalommal 2015 végéig jelentést kell készítenie a Tanács számára, amelyben többek között meg kell vizsgálnia a CO₂-kibocsátáshoz kapcsolódó adóztatás minimummértékeit a kibocsátási egységek uniós piaci árának alakulása függvényében, a technológiai fejlődés és az innováció hatását, továbbá az irányelvben megállapított adómentességek és adókedvezmények indokoltóságát. ***E jelentésnek tartalmaznia kell a jelenlegi kétoldalú légi közlekedési megállapodásokban szereplő adóügyi rendelkezések áttekintését.*** A kibocsátásáthelyezés kockázatának vélhetően jelentős mértékben kitett ágazatok és alágazatok listáját rendszeresen felül kell vizsgálni, különösen az újonnan rendelkezésre álló adatok fényében.

Or. en

Indokolás

Azzal, hogy a Bizottság azt javasolja, hogy készüljön jelentés a légi és tengeri közlekedésben használt üzemanyagra vonatkozó adómentességek indokairól, közvetve elismeri, hogy a kérdéskör problematikus, ám elhalasztja a probléma megoldását. Azonban fontos lenne most megoldást találni erre, ha az EU meg akarja őrizni hitelességét a fenntartható uniós közlekedési rendszer célkitűzésével kapcsolatosan. Az árak helyes kialakítása alapvető előfeltétele a célkitűzés megvalósításának. A vita elhalasztása nem jelenthet megoldást.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 11 pont – a pont – iia pont (új)

2003/96/EK irányelv

14 cikk – 1 bekezdés – b és c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

iiia. A b) és a c) pontot el kell hagyni.

Or. en

Indokolás

A módosítás megszünteti a tagállamok azon kötelezettségét, hogy adómentességet biztosítsanak a légi és tengeri közlekedéshez használt üzemanyag számára. E kötelezettség megszüntetése jelentős mértékben hozzájárulhat a kibocsátott üvegházhatású gázok mennyiségének csökkentéséhez. A Bizottság számára készült tanulmány szerint „az egyes közlekedési módokat terhelő üzemanyagadók és héa (közúti magánfuvarozás által fizetett szinten történő) harmonizálása több mint 10%-kal csökkentette a kibocsátott üvegházhatású gázok mennyiségét”. (Az EU közlekedési ágazatának 2050-ig történő szén-dioxid-mentesítése felé, xi. oldal)

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 11 pont – a a pont (új)

2003/96/EK irányelv

14 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) A (2) bekezdést el kell hagyni.

Or. en

Indokolás

A módosítás megszünteti azt a nehézkes eljárást, amelynek keretében a tagállamok kénytelenek kétoldalú megállapodásokat kötni egymással abban az esetben, ha fel akarják oldani az Unión belüli légi és tengeri közlekedésben használt üzemanyagra vonatkozó adómentességet. Az eljárással soha nem élt egyetlen tagállam sem. Sokkal megfelelőbbnek tűnik, ha az irányelv feljogosítja a tagállamokat az üzemanyag megadóztatására.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 13 pont – a pont – -i pont (új)

2003/96/EK irányelv

15 cikk – 1 bekezdés – f a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

„fa) magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek és magánjellegű, kedvtelési célú repülés kivételével a tengeri és légi közlekedésben üzemanyagként történő felhasználás céljára biztosított energiatermékek”

Or. en

Indokolás

A módosítás a szubszidiaritás elve alá sorolja a magánjellegű, kedvtelési célú járművek kivételével a tengeri és légi közlekedésben használt üzemanyagok adóját. A tagállamok dönthetnek az I. mellékletben szereplő minimumszintek betartása, azoknál alacsonyabb szintek alkalmazása vagy az energiatermékek adómentessége mellett.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 13 pont – b a pont (új)

2003/96/EK irányelv

15 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) A szöveg a következő ponttal egészül ki:

„(3a) Ezen irányelv alkalmazásában:

***a) „magánjellegű, kedvtelési célú repülés”:* egy légi jármű használata tulajdonosa, illetve azon természetes vagy jogi személy által, aki használatát akár bérlet, akár más egyéb módon élvezi, amely használat nem szolgálja kereskedelmi célú és különösen nem személyek vagy áruk szállításának, illetve szolgáltatások ellenszolgáltatás fejében történő nyújtásának célját, illetve**

hatóságok céljait.

b) „magánjellegű, kedvtelési célú vízi jármű”: olyan vízi jármű, amelyet tulajdonosa, illetve azon természetes vagy jogi személy, aki használatát akár bérlet, akár más egyéb módon élvezi, nem használja kereskedelmi célra és különösen nem személyek vagy áruk szállításának, illetve szolgáltatások ellenszolgáltatás fejében történő nyújtásának céljára, illetve hatóságok céljaira.”

Or. en

Indokolás

A 15. cikk fa) pontjára irányuló módosítás miatt át kell venni a jelenlegi 14. cikk (1) bekezdése b) és c) pontjában szereplő meghatározásokat.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 17 pont – c a pont (új)
2003/96/EK irányelv
21 cikk – 6 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) A szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(6a) A Bizottság legkésőbb hat hónappal ezen irányelv elfogadása után jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak arról, hogy mik az előfeltételei annak, hogy a tagállamok egy része vagy valamennyi tagállam átálljon egy olyan rendszerre, amelyben a vételezett üzemanyag helyett a ténylegesen felhasznált üzemanyagot adóztatnák meg. A jelentést szükség esetén az uniós jogszabályok módosítására irányuló javaslatok egészítik ki, és átfogó értékelést tartalmaz az adóügyi szubszidiaritásra, a kibocsátott üvegházhatású gázok mennyiségére, az energiafüggetlenségre

és a gazdasági növekedésre gyakorolt hatásokat illetően.”

Or. en

Indokolás

“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.

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 21 pont

2003/96/EK irányelv

29 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

„29. cikk

Ötévente és első alkalommal 2015 végéig a Bizottság az irányelv alkalmazásáról szóló jelentést terjeszt a Tanács elé, amelyet adott esetben kiegészít az irányelv módosításaira vonatkozó javaslatával. Jelentésében a Bizottság többek között megvizsgálja a CO₂-kibocsátáshoz kapcsolódó adóztatás minimummértékeit, az innováció és a technológiai fejlődés hatását, különösen az energiahatékonyság és a villamos energiának a szállításban való felhasználása tekintetében, valamint az irányelvben ***többek között a légi és tengeri közlekedésben felhasznált üzemanyag vonatkozásában*** megállapított adómentességek és adókedvezmények indokoltságát. Jelentésében a Bizottság kitér a belső piac megfelelő működésére, a minimum adómértékek reálértékére és a Szerződés tágabb célkitűzéseire. A 14a.

Módosítás

„29. cikk

Ötévente és első alkalommal 2015 végéig a Bizottság az irányelv alkalmazásáról szóló jelentést terjeszt a Tanács elé, amelyet adott esetben kiegészít az irányelv módosításaira vonatkozó javaslatával. Jelentésében a Bizottság többek között megvizsgálja a CO₂-kibocsátáshoz kapcsolódó adóztatás minimummértékeit, az innováció és a technológiai fejlődés hatását, különösen az energiahatékonyság és a villamos energiának a szállításban való felhasználása tekintetében, valamint az irányelvben megállapított adómentességek és adókedvezmények indokoltságát. ***E jelentésnek tartalmaznia kell a jelenlegi kétoldalú légi közlekedési megállapodásokban szereplő adóügyi rendelkezések áttekintését.*** Jelentésében a Bizottság kitér a belső piac megfelelő működésére, a minimum adómértékek

cikk alkalmazásában a kibocsátásáthelyezés kockázatának vélhetően jelentős mértékben kitett ágazatok és alágazatok listáját mindenképpen rendszeresen felül kell vizsgálni, különösen az újonnan rendelkezésre álló adatok fényében.”

reálértékére és a Szerződés tágabb célkitűzéseire. A 14a. cikk alkalmazásában a kibocsátásáthelyezés kockázatának vélhetően jelentős mértékben kitett ágazatok és alágazatok listáját mindenképpen rendszeresen felül kell vizsgálni, különösen az újonnan rendelkezésre álló adatok fényében.”

Or. en

Indokolás

Azzal, hogy a Bizottság azt javasolja, hogy készüljön jelentés a légi és tengeri közlekedésben használt üzemanyagra vonatkozó adómentességek indokairól, közvetve elismeri, hogy a kérdéskör problematikus, ám elhalasztja a probléma megoldását. Azonban fontos lenne most megoldást találni erre, ha az EU meg akarja őrizni hitelességét a fenntartható uniós közlekedési rendszer célkitűzésével kapcsolatosan. Az árak helyes kialakítása alapvető előfeltétele a célkitűzés megvalósításának. A vita elhalasztása nem jelenthet megoldást.