



EUROPOS PARLAMENTAS

2009 - 2014

Transporto ir turizmo komitetas

2011/0092(CNS)

26.9.2011

NUOMONĖS PROJEKTAS

Transporto ir turizmo komiteto

pateiktas Transporto ir turizmo komitetui

dėl pasiūlymo dėl Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą
(COM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Nuomonės referentė: Sabine Wils

PA_Legam

TRUMPAS PAGRINDIMAS

I. Komisijos pasiūlymas

Dabartinėje Energijos apmokestinimo direktyvoje (EAD) nustatytos energetikos produktų, naudojamų kaip variklių degalai, kuras šildymui ir elektros gamybai, apmokestinimo normos. Minimalios apmokestinimo normos taikomos sunaudoto energetikos produkto kiekiui. Komisija mano, jog ši sistema turi keletą neigiamų aspektų, pvz., dėl jos atsiranda paskatos, priešingos ES kovo su klimato kaita tikslams, arba iškreipiama vidaus rinka.

Savo pasiūlymu dėl persvarstymo Komisija siekia pašalinti šiuos neigiamus aspektus. Viena iš jos pagrindinių idėjų – nauja energijos apmokestinimo struktūra, pagal kurią minimalios energetikos apmokestinimo normos skaidomos į dvi dalis:

- 1) viena grindžiama energetikos produkto CO₂ išmetimu. CO₂ apmokestinimas būtų nulinis visiems energijos ištekliams, kurie šiuo metu yra pripažįstami ar ateityje bus pripažinti neišskiriančiais CO₂;
- 2) kita grindžiama energijos kiekiu gigadžauliais nepaisant energetikos produkto, kad būtų skatinama taupyti energiją.

Tuo pat metu pasiūlymu siekiama, kad EAD labiau atitiktų ES politikos kryptis, pvz., ES apyvartinių leidimų sistemą (ALS). Todėl Komisija siūlo netaikyti su CO₂ susijusio apmokestinimo įrenginiams, įskaitant aviaciją, kuriems taikoma ALS.

Keletas kitų pasiūlymo aspektų susiję su transporto politika, pvz.:

- panaikinama valstybių narių galimybė taikyti skirtingą mokesčių režimą komercinės ir nekomercinės paskirties gazoliui, naudojamam kaip variklių degalai;
- panaikinama galimybė taikyti mažesnę bendrojo energijos suvartojimo apmokestinimo normą taksi automobiliams, nes ji nebesuderinama su tikslais, kurių siekiama politika, skatinančia naudoti alternatyvų kurą, alternatyvius energijos nešiklius ir švaresnes visuomeninio transporto priemones;
- atnaujinamos specialių konteinerių ir standartinių cisternų apibrėžtys.

Galiausiai, Komisija siūlo neapmokestinti iš kranto uoste prisišvartavusiems laivams tiekiamos elektros energijos ir išlaikyti esamus įpareigojimus valstybėms narėms neapmokestinti oro ir jūrų navigacijos tikslais naudojamo kuro. Vidaus vandenų klausimu Komisija siūlo toliau taikyti dabartines taisykles, pagal kurias valstybės narės gali taikyti visiškas arba dalines apmokestinimo išimtis arba sumažinti apmokestinimo lygį.

II. Pranešėjos pozicija

Pranešėja teigiamai vertina ir palaiko Komisijos pasiūlymą. Jo pagrindinis principas yra pagrįstas, nes pasiūlyme numatoma nuosekliai traktuoti visus energijos šaltinius taikant technologiškai neutralų požiūrį. Tuo pat metu pasiūlyme numatoma skatinti naudoti mažiau teršiančius energetikos produktus ir pereiti prie mažai anglies dioksido išmetančios ekonomikos.

Pranešėja norėtų, jog Komisija vienu aspektu būtų padariusi daugiau. Tai susiję su esamais įpareigojimais (!) valstybėms narėms neapmokestinti oro ir jūrų navigacijos tikslais naudojamo kuro (toliau – atleidimas nuo mokesčių), kaip nustatyta dabar galiojančiose EAD. Esamą padėtį galima apibendrinti taip: pagal EAD valstybėms narėms leidžiama apmokestinti vidaus jūrų ir oro transportą, jos įpareigojamos sudaryti dvišalius susitarimus, jei jos nori apmokestinti ES vidaus jūrų ir oro transportą (to nepadarė nė viena valstybė narė), ir draudžiama apmokestinti tarptautinį oro transportą.

Pranešėja siūlo panaikinti šį atleidimo nuo mokesčių įpareigojimą valstybėms narėms ir suteikti joms teisę nuspręsti, ar jos nori taikyti apmokestinimą, ar ne. Šis sprendimas labiau atitiktų subsidiarumo principą nei dabar taikomas draudimas. Iš to, kad kai kurios valstybės narės apmokestino lėktuvų bilietus, matyti, jog tikrai norima spręsti aviacijos apmokestinimo klausimą, o tokiu būdu taip pat galima plėsti apmokestinimo bazę. Tuo pat metu priėmus minėtąjį sprendimą valstybės narės galėtų spręsti dėl jų taikomo apmokestinimo detalių siekdamos išvengti konkurencijos problemų.

Įpareigojimo atleisti nuo mokesčių panaikinimas taip pat būtų pirmas žingsnis siekiant spręsti šį klausimą tarptautiniu lygmeniu. ES turėtų geresnių argumentų reikalaujama apmokestinti ES vidaus skrydžiams naudojamus degalus ateityje sudarant susitarimus su trečiosiomis šalimis. Tai atitiktų Europos Parlamento raginimą jo 2011 m. birželio 7 d. rezoliucijoje dėl tarptautinių oro susisiekimo susitarimų pagal Lisabonos sutartį, kad būtų „suteikiama paskatų išlaikyti ir griežtinti [...] aplinkosaugos standartus“¹.

Taigi svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad Čikagos konvencijoje nenustatytas bendras draudimas apmokestinti aviacinius degalus. Jame tik draudžiama apmokestinti jau lėktuve esančius degalus².

Dėl to, jog aviacija yra įtraukta į ALS, neišnyksta būtinybė spręsti šią problemą, nes Komisija siūlo netaikyti su CO2 susijusio apmokestinimo įrenginiams, kuriems taikoma ALS (žr. aukščiau). Todėl aviacijos konkurencinis pranašumas išliktų, nes šiam sektoriui tektų padengti tik dalį mokesčio normos, kurią turi mokėti kitų transporto rūšių sektoriai.

Jei ilguoju laikotarpiu siekiama sukurti vienodas veiklos sąlygas skirtingoms transporto rūšims, būtina imtis pirmųjų žingsnių šia linkme. Čia siūlomas žingsnis nėra gigantiškas šuolis, o verčiau vienas žingsnis reikiama kryptimi siekiant tvaresnės transporto sistemos.

PAKEITIMAI

Transporto ir turizmo komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pranešimą įtraukti šiuos pakeitimus:

¹ Žr. rezoliucijos 8 punktą.

² Žr. 24 straipsnio dėl maito mokesčių a dalį http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300_cons.pdf

Pakeitimas 1

Pasiūlymas dėl direktyvos 18 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Tarybos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(18a) Šia direktyva siekiama sudaryti palankesnes sąlygas siekti bendrų Sąjungos energetikos ir klimato politikos tikslų. Aviacijos sektoriaus įtraukimas į ES prekybos taršos leidimais sistemą pagal Direktyvą 2008/101/EB rodo siekį sumažinti šio sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Jei iki 2011 m. gruodžio 31 d. nebus sudarytas joks tarptautinis susitarimas, į kurį būtų įtraukti tarptautinio masto laivybos sektoriaus išmetami teršalai ir plataus užmojo mažinimo tikslai, Komisija turėtų pateikti pasiūlymą dėl tokių išmetamųjų teršalų įtraukimo į Sąjungos įsipareigojimą mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Aviacijos ir laivybos veikloje naudojamų energetikos produktų apmokestinimas tokiu pat būdu, kaip ir kitų energetikos produktų, yra itin svarbus siekiant Sąjungos energetinės nepriklausomybės ir skatinant energijos vartojimo efektyvumą.

Or. en

Pagrindimas

Draudimas valstybėms narėms taikyti apmokestinimo priemonės aviacijos ir laivybos veiklai naudojamiems energetikos produktams nėra pagrįstas. Nesant galimybei taikyti apmokestinimo priemonės aviacijos ir laivybos veiklai naudojamiems energetikos produktams, valstybės narės negali ekonomiškai vykdyti įsipareigojimus pagal ES energetikos ir klimato politiką.

Pakeitimas 2

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(19) Pagal Direktyvą 2003/96/EB valstybės narės privalo neapmokestinti **degalų, naudojamų laivybai Bendrijos vandenyse, ir** elektros energijos, pagamintos laive, taip pat kai laivas yra prisišvartavęs uoste. **Be to, valstybės narės gali šį lengvatinį mokesčių režimą taikyti ir laivams, plaukiojantiems vidaus vandenyse.** Kai kuriuose uostuose yra švaresnių alternatyvų – naudojamos elektros energija iš kranto, tačiau ji yra apmokestinama. **Siekdamos pirmą kartą paskatinti kurti ir naudoti šią technologiją,** kol nebus patvirtinta išsamesnė sistema dėl šio klausimo, valstybės narės turėtų neapmokestinti energijos mokesčiais iš kranto naudojamos elektros energijos uoste prisišvartavusiuose laivuose. Toks atleidimas nuo mokesčių turėtų trukti pakankamai ilgai, kad uostų operatoriai nebūtų priversti atsisakyti imtis reikiamų investicijų, bet tuo pačiu ribotu laikotarpiu, kad tolesnis visiško ar dalinio neapmokestinimo taikymas priklausytų nuo laiku priimto naujo sprendimo.

Pakeitimas

(19) Pagal Direktyvą 2003/96/EB valstybės narės privalo neapmokestinti elektros energijos, pagamintos laive, taip pat kai laivas yra prisišvartavęs uoste. Kai kuriuose uostuose yra švaresnių alternatyvų – naudojamos elektros energija iš kranto, tačiau ji yra apmokestinama. **Kad nebūtų gaminama elektros energija uoste prisišvartavusiuose laivuose ir kartu nebūtų vietos mastu teršiamas oras,** kol nebus patvirtinta išsamesnė sistema dėl šio klausimo, valstybės narės turėtų neapmokestinti energijos mokesčiais iš kranto naudojamos elektros energijos uoste prisišvartavusiuose laivuose. Toks atleidimas nuo mokesčių turėtų trukti pakankamai ilgai, kad uostų operatoriai nebūtų priversti atsisakyti imtis reikiamų investicijų, bet tuo pačiu ribotu laikotarpiu, kad tolesnis visiško ar dalinio neapmokestinimo taikymas priklausytų nuo laiku priimto naujo sprendimo.

Or. en

Pagrindimas

Kad tekstas būtų aiškesnis, šioje konstatuojamojoje dalyje turėtų būti kalbama tik apie iš kranto naudojamą elektros energiją.

Pakeitimas 3

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19a) Siekiant Sąjungos kovos su klimato kaita ir aplinkos apsaugos tikslų būtina apsieiti be įpareigojimų valstybėms narėms neapmokestinti oro ir jūrų navigacijos tikslais naudojamu kuro. Šio įpareigojimo panaikinimas turėtų padėti sukurti vienodas veiklos sąlygas skirtingoms transporto rūšims išplečiant apmokestinimo bazę ir visapusiškiau laikantis subsidiarumo principo. Reikalavimo sudaryti dvišalius susitarimus su kitomis valstybėmis narėmis siekiant netaikyti šio atleidimo nuo mokesčių taip pat reikėtų atsisakyti, nes ši procedūra yra pernelyg apsunkinanti. Vietoj to valstybėms narėms turėtų būti užtikrinta galimybė apmokestinti aviacijos ir jūrų navigacijos tikslais naudojamą kurą. Valstybės narės turėtų susilaikyti nuo tokio apmokestinimo taikymo tokiais būdais, kurie prieštarautų tarptautiniams įsipareigojimams, kol bus pašalintos tarptautinės teisinės kliūtys. Jei valstybės narės nuspręstų apmokestinti Sąjungos ar tarptautinės aviacijos ar jūrų navigacijos tikslais naudojamus energetikos produktus, tai turėtų būti daroma, kai įmanoma, taip, kad nepaskatintų kaupti degalų.

Or. en

Pagrindimas

Kai Taryba priėmė EAD, visos valstybės narės, išskyrus Ispaniją ir Airiją, ir Komisija pareiškė, kad „iš principo siekiant užtikrinti nuoseklią apmokestinimo sistemą komercinės paskirties aviacinis kuras turėtų būti apmokestintas tuo pačiu pagrindu kaip ir bet koks kitas kuras“. Šis pakeitimas suderintų ES teisės aktus su ES pastangomis atsisakyti tarptautinių taisyklių, draudžiančių valstybėms narėms taikyti tas pačias taisykles visų rūšių transporto kurui.

Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad tarptautiniai teisiniai susitarimai, prie kurių yra prisijungusi ES, bet kuriuo atveju yra privalomi ES ir valstybėms narėms.

Pakeitimas 4

Pasiūlymas dėl direktyvos 28 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(28) Kas penkerius metus, o pirmą kartą iki 2015 m. pabaigos, Komisija turėtų parengti Tarybai direktyvos taikymo ataskaitą, kurioje visų pirma nagrinėjamas minimalus su CO₂ susijusių mokesčių lygis atsižvelgiant į ES taršos leidimų rinkos kainų pokyčius, naujovių ir technologijų plėtros poveikį ir į argumentus, kuriais pagrindžiami šioje direktyvoje nustatyti atleidimo nuo mokesčių, **įskaitant taikomų aviacijos ir jūrų navigacijos tikslais naudojamam kurui**, ir jų sumažinimo atvejai. Sektorių arba jų pošakių, kuriems, kaip manoma, būdinga didelė anglies dioksido nutekėjimo rizika, sąrašas bus reguliariai peržiūrimas, visų pirma atsižvelgiant į turimus naujus įrodymus.

Pakeitimas

(28) Kas penkerius metus, o pirmą kartą iki 2015 m. pabaigos, Komisija turėtų parengti Tarybai direktyvos taikymo ataskaitą, kurioje visų pirma nagrinėjamas minimalus su CO₂ susijusių mokesčių lygis atsižvelgiant į ES taršos leidimų rinkos kainų pokyčius, naujovių ir technologijų plėtros poveikį ir į argumentus, kuriais pagrindžiami šioje direktyvoje nustatyti atleidimo nuo mokesčių ir jų sumažinimo atvejai. **Šioje ataskaitoje turėtų būti pateikta dvišalių susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų galiojančių nuostatų dėl apmokestinimo apžvalga.** Sektorių arba jų pošakių, kuriems, kaip manoma, būdinga didelė anglies dioksido nutekėjimo rizika, sąrašas bus reguliariai peržiūrimas, visų pirma atsižvelgiant į turimus naujus įrodymus.

Or. en

Pagrindimas

Siūlydama teikti ataskaitas dėl apmokestinimo netaikymo oro ir jūrų navigacijos tikslais naudojamam kurui pagrindu, Komisija netiesiogiai pripažįsta, jog jie kelia problemų, tačiau šį klausimą atideda. Vis dėlto svarbu spręsti šį klausimą dabar, jei ES nori būti patikima tikslo ES transporto sistemą paversti tvaria sistema atžvilgiu. „Užtikrinti teisingas kainas“ yra svarbi sąlyga siekiant šio tikslo. Diskusijos negalima atidėlioti.

Pakeitimas 5

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 straipsnio 11 dalies a punkto iia papunktis (naujas)

Direktyva 2003/96/EB

14 straipsnio 1 dalies b ir c punktai

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

ii) b ir c punktai išbraukiami.

Or. en

Pagrindimas

Šiuo pakeitimu panaikinamas įpareigojimas valstybėms narėms neapmokestinti oro ir jūrų navigacijos tikslais naudojamo kuro. Panaikinus šį įpareigojimą atsivertų didžiulės galimybės sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Komisijai parengtame tyrime nurodoma, kad „suvienodinus kuro mokesčius ir PVM visoms transporto rūšims (iki šiuo metu privačiam transportui taikomo lygio) šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetama 10 proc. mažiau palyginus su įprasta veikla“. (Siekiant ES transporto sektoriaus dekarbonizacijos iki 2050, psl. xi).

Pakeitimas 6

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 11 dalies aa punktas (naujas)

Direktyva 2003/96/EB

14 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

aa) 2 dalis išbraukiama.

Or. en

Pagrindimas

Šiuo pakeitimu panaikinama sudėtinga procedūra, pagal kurią valstybės narės turi sudaryti dvišalius susitarimus su kitomis valstybėmis narėmis, jei jos nori ES vidaus transporto aviacijos ir jūrų navigacijos tikslais naudojamam kurui netaikyti atleidimo nuo mokesčių. Nė viena valstybė narė nėra taikiusi šios procedūros. Geriau būtų šioje direktyvoje suteikti valstybėms narėms galimybę apmokestinti kurą.

Pakeitimas 7

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 13 dalies a punkto -i papunktis (naujas)

Direktyva 2003/96/EB

15 straipsnio 1 dalies fa punktas (naujas)

„fa) energetikos produktams, naudojamiems kaip kuras jūrų ar aviacijos navigacijai, išskyrus privačius pramoginius laivus ar privačius pramoginius skrydžius.“

Or. en

Pagrindimas

Šiuo pakeitimu mokesčiai energetikos produktams, tiekiamiems ne privačiam pramoginiam naudojimui, o naudojamiems kaip kuras jūrų ar aviacijos navigacijai, visiškai suderinami su subsidiarumo principu. Valstybės narės gali nuspręsti laikytis I priede nustatytų minimalių apmokestinimo lygių, taikyti žemesnius lygius arba neapmokestinti energetikos produktų.

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 13 dalies b a punktas (naujas)

Direktyva 2003/96/EB

15 straipsnio 3 a dalis (nauja)

ba) Įterpiama ši dalis:

„3a. Šioje direktyvoje:

a) „privatus pramoginis skrydis“ – orlaivio savininko arba nuomos ar kitu būdu juo besinaudojančio fizinio ar juridinio asmens naudojimas orlaiviu ne komerciniais tikslais, ypač ne keleiviams ar prekėms vežti ir ne paslaugoms teikti už užmokestį ar valdžios institucijų užsakymu;

b) „privatus pramoginis laivas“ – laivas, savininko arba fizinio ar juridinio asmens nuomos ar kitu būdu naudojamas ne komerciniais tikslais, ypač ne keleiviams ar prekėms vežti ir ne paslaugoms teikti už užmokestį ar valdžios institucijų užsakymu.“

Or. en

Pagrindimas

Šios apibrėžtys, nukopijuotos iš esamo 14 straipsnio 1 dalies b ir c punktų, yra būtinos darant 15 straipsnio fa punkto pakeitimą.

Pakeitimas 9

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 17 dalies c a punktas (naujas)**
Direktyva 2003/96/EB
21 straipsnio 6 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

ca) Įterpiama ši dalis:

„6a. Ne vėliau kaip po šešių mėnesių nuo šios direktyvos priėmimo dienos Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie išankstines kai kurių arba visų valstybių narių perėjimo iš sistemos, pagal kurią transporto kuras apmokestinamas atsižvelgiant į sunaudotą kurą, o ne į cisternose laikomą kurą, sąlygas. Jei reikia, prie ataskaitos pridedami pasiūlymai dėl Sąjungos teisės aktų dalinių pakeitimų ir joje pateikiami išsamūs poveikio fiskaliniam subsidiarumui, šiltnamio efektą sukeliančioms dujoms, energetinei nepriklausomybei ir ekonomikos augimui įvertinimai.“

Or. en

Pagrindimas

„Degalų turizmas“ krovinių vežimo keliais srityje ir „kuro kaupimas“ aviacijoje iškraipo rinką ir smarkiai apriboja valstybių narių galimybes nustatyti savo kuro mokesčius. Kol apmokestinimas bus grindžiamas talpose laikomu kuru ir Taryboje vienbalsiai bus galima nustatyti tik minimalius mokesčių lygius, bus sunku suvokti, kaip galima būtų išspręsti „degalų turizmo“ problemą. Tuo pat metu atrodo, jog valstybėms narėms sunku aviacijai taikyti protingą kuro apmokestinimą taip, kaip ir kitoms transporto rūšims, tol, kol galima apmokestinti cisternose laikomą kurą.

Įdomus sprendimas būtų apmokestinti sunaudotą kurą, o ne pripildytą į talpas, pvz., vadovaujantis Šiaurės Amerikos IFTA (Tarptautinio kuro mokesčių susitarimo) pavyzdžiu.

Pakeitimas 10

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 21 punktą

Direktyva 2003/96/EB

29 straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

„29 straipsnis

Kas penkerius metus, o pirmą kartą iki 2015 m. pabaigos Komisija pateikia Tarybai šios direktyvos taikymo ataskaitą ir, prireikus, pasiūlymą dėl jos keitimo. Komisijos ataskaitoje išnagrinėjami, *inter alia*, minimalus su CO₂ susijusio apmokestinimo lygis, naujovių ir technologinės pažangos poveikis, visų pirma dėl energijos vartojimo efektyvumo, elektros energijos naudojimo transporte ir šioje direktyvoje nustatyto atleidimo nuo mokesčių, ***įskaitant taikomų aviacijos ir jūrų navigacijos tikslais naudojamam kurui***, arba jų sumažinimo pagrįstumo. Rengdama ataskaitą Komisija atsižvelgia į tai, ar tinkamai veikia vidaus rinka, realią minimalaus apmokestinimo lygio vertę ir platesnės apimties Sutarties tikslus. Bet koku atveju sektorių arba jų pošakių, kuriems, kaip manoma, būdinga didelė anglies dioksido nutekėjimo rizika, sąrašas šios direktyvos 14a straipsnio tikslais bus reguliariai peržiūrimas, visų pirma atsižvelgiant į turimus naujus įrodymus.“

Pakeitimas

„29 straipsnis

Kas penkerius metus, o pirmą kartą iki 2015 m. pabaigos Komisija pateikia Tarybai šios direktyvos taikymo ataskaitą ir, prireikus, pasiūlymą dėl jos keitimo. Komisijos ataskaitoje išnagrinėjami, *inter alia*, minimalus su CO₂ susijusio apmokestinimo lygis, naujovių ir technologinės pažangos poveikis, visų pirma dėl energijos vartojimo efektyvumo, elektros energijos naudojimo transporte ir šioje direktyvoje nustatyto atleidimo nuo mokesčių arba jų sumažinimo pagrįstumo. ***Šioje ataskaitoje taip pat pateikiama dvišalių susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų galiojančių nuostatų dėl apmokestinimo apžvalga.*** Rengdama ataskaitą Komisija atsižvelgia į tai, ar tinkamai veikia vidaus rinka, realią minimalaus apmokestinimo lygio vertę ir platesnės apimties Sutarties tikslus. Bet koku atveju sektorių arba jų pošakių, kuriems, kaip manoma, būdinga didelė anglies dioksido nutekėjimo rizika, sąrašas šios direktyvos 14a straipsnio tikslais bus reguliariai peržiūrimas, visų pirma atsižvelgiant į turimus naujus įrodymus.“

Or. en

Pagrindimas

Siūlydama teikti ataskaitas dėl apmokestinimo netaikymo oro ir jūrų navigacijos tikslais naudojamam kurui pagrindimu, Komisija netiesiogiai pripažįsta, jog jie kelia problemų, tačiau šį klausimą atideda. Vis dėlto svarbu spręsti šį klausimą dabar, jei ES nori būti patikima tikslo ES transporto sistemą paversti tvaria sistema atžvilgiu. „Užtikrinti teisingas kainas“ yra svarbi sąlyga siekiant šio tikslo. Diskusijos negalima atidėti.

