



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

Transporta un tūrisma komiteja

2011/0092(CNS)

26.9.2011

ATZINUMA PROJEKTS

Sniegusi Transporta un tūrisma komiteja

Ekonomikas un monetārajai komitejai

par priekšlikumu Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/96/EK, kas
pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un
elektroenerģijai

(COM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Atzinumu sagatavoja: *Sabine Wils*

PA_Legam

ĪSS PAMATOJUMS

I. Komisijas priekšlikums

Pašlaik spēkā esošajā Enerģijas nodokļu direktīvā (END) ir noteiktas minimālās nodokļu likmes energoproduktiem, kurus izmanto kā motordegvielu, kā kurināmo un elektroenerģijas iegūšanai. Minimālās likmes parasti piemēro atkarībā no patērētā energoprodukta daudzuma. Komisija uzskata, ka šādai sistēmai ir negatīvas sekas, jo tā rada stimulus, kuri ir pretrunā ES mērķiem klimata pārmaiņu jomā, vai rada traucējumus iekšējā tirgū.

Komisijas mērķis, iesniedzot priekšlikumu direktīvas pārskatīšanai, ir novērst minētās negatīvās sekas. Viens no galvenajiem ierosinājumiem ir izveidot jaunu enerģijas nodokļu struktūru, sadalot energoproduktu minimālo nodokļu likmi divās daļās:

- 1) viena būs atkarīga no energoproduktu CO₂ emisijas. CO₂ nodokli nepiemēros energoresursiem, kuri pašlaik vai nākotnē tiks atzīti par tādiem, kas neveicina CO₂ emisiju;
- 2) otrajā daļā ņems vērā enerģijas saturu uz vienu gigadžoulu neatkarīgi no energoprodukta, lai stimulētu energotaupību.

Tai pašā laikā šā priekšlikuma mērķis ir pielāgot END citām ES politikas nostādnēm, piemēram, ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmai (ETS). Šajā sakarībā Komisija ierosina nepiemērot CO₂ nodokli iekārtām, uz kurām attiecas ETS, t. i., arī aviācijas nozarē.

Daži citi priekšlikuma aspekti skar transporta politiku, piemēram:

- aizliegums dalībvalstīm piemērot atšķirīgu nodokļa likmi gāzeļļai, kuru izmanto kā motordegvielu komerciāliem un nekomerciāliem mērķiem;
- aizliegums piemērot pazeminātu vispārējā enerģijas patēriņa nodokļa likmi taksometriem, jo tā vairs nav savienojama ar tādas politikas mērķiem, kas mudina izmantot alternatīvus degvielas un kurināmā veidus, alternatīvus energonesējus un ekoloģiski tīrākus transportlīdzekļus pilsētās;
- standartvertņu un īpašu konteineru definīcijas atjaunināšana.

Visbeidzot Komisija ierosina neaplikt ar nodokli krasta elektroenerģijas pieslēgumus kuģiem, kas noenkuroti ostā, un saglabāt pašreizējās dalībvalstu saistības neaplikt ar nodokli degvielu, kuru izmanto gaisa un jūras transporta vajadzībām. Attiecībā uz iekšējiem ūdensceļiem Komisija ierosina saglabāt pašreizējās normas, kas ļauj dalībvalstīm noteikt pilnīgu vai daļēju atbrīvojumu no nodokļiem vai samazinātu nodokļu likmi.

II. Referentes nostāja

Referente atzinīgi vērtē un atbalsta Komisijas priekšlikumu. Šis priekšlikums pamatojas uz saprātīgu principu, jo tas paredz konsekventu un tehnoloģiski neitrālu attieksmi pret visiem energoresursiem. Vienlaikus tas mudina izmantot energoproduktus, kuri rada mazāku piesārņojumu, un veicina pāreju uz ekonomiku ar zemu CO₂ emisiju.

Vienā jautājumā referente vēlētos, lai Komisija būtu paudusi stingrāku nostāju. Tas skar pašreizējās dalībvalstu saistības (!) neaplikt ar nodokli („atbrīvojums”) degvielu, kuru izmanto gaisa un jūras transportā, kā tas noteikts pašlaik spēkā esošajā END. Pašreizējo stāvokli īsumā var raksturot šādi — saskaņā ar END dalībvalstis var aplikt ar nodokli jūras un gaisa satiksmi, tām ir jāslēdz divpusēji nolīgumi, ja tās vēlas aplikt ar nodokli jūras un gaisa satiksmi ES teritorijā (neviens dalībvalsts to nav izdarījusi), bet starptautiskas gaisa satiksmes aplikšana ar nodokli ir aizliegta.

Referente ierosina atcelt minēto normu, ka dalībvalstīm ir jāpiemēro atbrīvojums, un piešķirt tām tiesības pašām lemt par aplikšanu vai neaplikšanu ar nodokli. Tāds risinājums vairāk atbilstu subsidiaritātes principam nekā pašreizējais aizliegums. Dažas dalībvalstis jau ir ieviesušas nodokli par aviobiļetēm, kas liecina par to vēlmi risināt nodokļu politikas jautājumu aviācijas jomā un vienlaikus ļauj arī paplašināt nodokļu bāzi. Izvēloties šādu risinājumu, dalībvalstis varētu tai pašā laikā pašas lemt par nodokļu politikas detaļām, lai nerastos konkurences problēmas.

Atteikšanās no pienākuma piemērot atbrīvojumu būtu arī pirmais solis pretim tam, lai šo jautājumu risinātu starptautiskā līmenī. Kad nākotnē tiks apspriesti gaisa satiksmes nolīgumi ar trešām valstīm, ES rīcībā būtu pārliecinošāki argumenti, pieprasot aplikt ar nodokli degvielu, ko izmanto ES iekšējos lidojumos. Tas būtu saskaņā ar aicinājumu, kas iekļauts EP 2011. gada 7. jūnijā rezolūcijā par starptautiskajiem gaisa transporta nolīgumiem, ko noslēdz saskaņā ar Lisabonas līgumu, ka ir jānodrošina „stimuli [...] vides standartu uzturēšanai un uzlabošanai”¹.

Tādēļ ir svarīgi norādīt, ka Čikāgas Konvencija neparedz vispārēju aizliegumu aplikt aviācijas degvielu ar nodokli. Tajā tikai aizliegts aplikt ar nodokli degvielu, kas jau atrodas lidmašīnā².

ETS attiecināšana uz aviācijas nozari neatrisina šo jautājumu, jo Komisija ierosina nepiemērot CO₂ nodokli iekārtām, uz kurām attiecas *ETS* (sk. iepriekš). Tātad aviācija saglabās konkurences priekšrocību, jo tai tikai daļēji piemēros nodokļa likmi, kas noteikta citiem transporta veidiem.

Ja ilgtermiņa mērķis ir radīt līdzvērtīgus nosacījumus dažādiem transporta veidiem, ir jāspēr pirmais solis šajā virzienā. Šeit piedāvāto risinājumu nevar uzskatīt par lielu sasniegumu, bet tas vismaz ir solis pareizajā virzienā, veidojot ilgtspējīgāku transporta sistēmu.

¹ Skatīt rezolūcijas 8. punktu.

² Skatīt a) apakšpunktu 24. pantā par muitas nodokļiem http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300_cons.pdf

GROZĪJUMI

Transporta un tūrisma komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Ekonomikas un monetāro komiteju ziņojumā iekļaut šādus grozījumus:

Grozījums Nr. 1

Direktīvas priekšlikums 18.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(18a) Šai direktīvai ir jāatvieglo Savienības enerģētikas un klimata politikas vispārējo mērķu sasniegšana. Aviācijas nozares iekļaušana ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, pieņemot Direktīvu 2008/101/EK, atspoguļo apņēmību samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju šajā nozarē. Ja līdz 2011. gada 31. decembrim netiks noslēgts starptautisks nolīgums, kas aptver arī starptautiskā jūras transporta radīto emisiju un ietver nopietnus mērķus tās samazināšanai, Komisijai vajadzētu nākt klajā ar ierosinājumu šādu emisiju iekļaut Savienības SEG emisijas samazināšanas plānā. Lai panāktu Savienības enerģētisko neatkarību un veicinātu energoefektivitāti, ir ļoti svarīgi piemērot tādu pašu nodokļus energoproduktiem, kurus izmanto aviācijā un jūras transportā, kādus piemēro pārējiem energoproduktiem.

Or. en

Pamatojums

Dalībvalstīm noteiktais aizliegums aplikēt ar nodokli energoproduktus, kurus izmanto aviācijā un jūras transportā, nav attaisnojams. Ja dalībvalstīm neļaus aplikēt ar nodokli energoproduktus, kurus izmanto aviācijā un jūras transportā, tās nespēs izmaksu ziņā efektīvi pildīt savas saistības attiecībā uz ES enerģētikas un klimata politiku.

Grozījums Nr. 2

Direktīvas priekšlikums 19. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(19) Saskaņā ar Direktīvu 2003/96/EK dalībvalstīm ir pienākums atbrīvot no nodokļa **degvielu, ko izmanto navigācijai Kopianas ūdeņos, kā arī** elektroenerģiju, ko saražo uz *kuģa*, tostarp *kuģa*, kas *noenkurots* ostā. Dažās ostās pastāv tīrāka alternatīva, jo izmanto krasta elektroenerģiju, kas tomēr tiek aplikta ar nodokļiem. Lai **izveidotu pirmo stimulu šādas tehnoloģijas izstrādei un piemērošanai**, kamēr šajā jautājumā nav pieņemti aptverošāki noteikumi, dalībvalstīm jāpiešķir atbrīvojums no enerģijas nodokļiem krasta elektroenerģijas izmantošanai uz *kuģiem*, kuri *noenkuroti* ostā. Šāda atbrīvojuma piemērošanas periodam jābūt pietiekami garam, lai tas neatturētu ostu operatorus no nepieciešamo ieguldījumu veikšanas, tanī pašā laikā ierobežotam, lai pilnīga vai daļēja atbrīvojuma saglabāšana būtu atkarīga no drīzumā pieņemta jauna lēmuma.

Grozījums

(19) Saskaņā ar Direktīvu 2003/96/EK dalībvalstīm ir pienākums atbrīvot no nodokļa elektroenerģiju, ko saražo uz *kuģiem*, tostarp *kuģiem*, kas *noenkuroti* ostā. Dažās ostās pastāv *ekoloģiski* tīrāka alternatīva, jo izmanto krasta elektroenerģiju, kas tomēr tiek aplikta ar nodokļiem. Lai **nebūtu jāražo elektroenerģija uz kuģa, kad tas noenkurots ostā, izmantojot šim nolūkam degvielu, un lai novērstu ar to saistīto vietējo gaisa piesārņojumu**, kamēr šajā jautājumā nav pieņemti aptverošāki noteikumi, dalībvalstīm jāpiešķir atbrīvojums no enerģijas nodokļiem krasta elektroenerģijas izmantošanai uz *kuģiem*, kuri *noenkuroti* ostā. Šāda atbrīvojuma piemērošanas periodam jābūt pietiekami garam, lai tas neatturētu ostu operatorus no nepieciešamo ieguldījumu veikšanas, tanī pašā laikā ierobežotam, lai pilnīga vai daļēja atbrīvojuma saglabāšana būtu atkarīga no drīzumā pieņemta jauna lēmuma.

Or. en

Pamatojums

Skaidrības labad šajā apsvērumā ir jārunā tikai par krastā ražotu elektroenerģiju.

Grozījums Nr. 3

Direktīvas priekšlikums 19.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19a) Saskaņā ar Savienības mērķiem klimata pārmaiņu un vides jomā ir

jāatsakās no dalībvalstīm noteiktā pienākuma neaplikt ar nodokli degvielu, ko izmanto gaisa un jūras transporta vajadzībām. Atceļot šo pienākumu, tiktu radīti līdzvērtīgi nosacījumi dažādiem transporta veidiem, tiktu paplašināta nodokļu bāze un panākta labāka atbilstība subsidiaritātes principam. Vajadzētu arī atteikties no prasības noslēgt divpusējus nolīgumus ar citām dalībvalstīm, lai varētu nepiemērot minēto atbrīvojumu, jo šī procedūra ir pārāk sarežģīta. Tā vietā būtu jādod iespēja dalībvalstīm aplikt ar nodokli degvielu, ko izmanto gaisa un jūras transporta vajadzībām. Kamēr nav novērsti starptautiskie juridiskie šķēršļi, dalībvalstīm šādus nodokļus nevajadzētu piemērot pretēji starptautiskajām saistībām. Ja dalībvalstis pieņem lēmumu aplikt ar nodokli energoproduktus, kurus izmanto starptautiskajā gaisa un jūras transportā vai tādiem pašiem nolūkiem Savienībā, to iespēju robežās vajadzētu darīt tā, lai neveicinātu liekas degvielas uzpildi.

Or. en

Pamatojums

Kad Padome pieņēma END, visas dalībvalstis, izņemot Spāniju un Īriju, kā arī Komisija sniedza paziņojumu, ka „visa gaisa komercpārvadājumos izmantojamā degviela būtu principā jāaplikt ar nodokli tāpat kā jebkura cita degviela”. Šāds grozījums pielāgotu ES tiesību aktus ES centieniem atcelt starptautiskas normas, kas aizliedz dalībvalstīm piemērot vienādus noteikumus jebkādi transporta degvielai.

Ir jānorāda, ka starptautiskie normatīvie akti, kuriem pievienojusies ES, ir jebkurā gadījumā saistoši ES un dalībvalstīm.

Grozījums Nr. 4

Direktīvas priekšlikums

28. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(28) Reizi piecos gados un pirmo reizi līdz

Grozījums

(28) Reizi piecos gados un pirmo reizi līdz

2015. gada beigām Komisijai jāziņo Padomei par šīs direktīvas piemērošanu, īpaši pārbaudot minimālos CO₂ nodokļu līmeņus, ņemot vērā emisijas kvotu tirgus cenas attīstību ES, inovāciju un tehnoloģiju attīstības ietekmi un pamatojumu šajā direktīvā noteiktajai atbrīvošanai no nodokļiem un nodokļu samazināšanai, **tostarp attiecībā uz degvielu, ko izmanto gaisa un jūras navigācijas nolūkā.** Saraksts ar nozarēm vai apakšnozarēm, kuras uzskata par pakļautām nozīmīgam oglekļa *emisiju* pārvirzes riskam, regulāri jāpārskata, jo īpaši ņemot vērā jaunu liecību pieejamību.

2015. gada beigām Komisijai jāziņo Padomei par šīs direktīvas piemērošanu, īpaši pārbaudot minimālos CO₂ nodokļu līmeņus, ņemot vērā emisijas kvotu tirgus cenas attīstību ES, inovāciju un tehnoloģiju attīstības ietekmi un pamatojumu šajā direktīvā noteiktajai atbrīvošanai no nodokļiem un nodokļu samazināšanai. **Šajā ziņojumā vajadzētu iekļaut pārskatu par esošajām nodokļu politikas normām, kuras atrunātas divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumos.** Saraksts ar nozarēm vai apakšnozarēm, kuras uzskata par pakļautām nozīmīgam oglekļa *emisijas* pārvirzes riskam, regulāri jāpārskata, jo īpaši ņemot vērā jaunas atziņas.

Or. en

Pamatojums

Ierosinot ziņot par nodokļu atbrīvojumu pamatotību, kad runa ir par degvielu, ko izmanto gaisa un jūras transporta vajadzībām, Komisija netieši atzīst, ka šis jautājums ir strīdīgs, bet atliek tā risināšanu uz vēlāku laiku. Tomēr ir svarīgi tam pievērsties tūlīt, ja ES grib iemantot uzticību, izvirzot mērķi izveidot Eiropas Savienībā ilgtspējīgu transporta sistēmu. Pareiza cenu veidošana ir nepieciešamais priekšnosacījums, lai sasniegtu šo mērķi. Šo jautājumu nevar atrisināt, atliekot tā apspriešanu.

Grozījums Nr. 5

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 11. punkts – a) apakšpunkts - iia) daļa (jauna)

Direktīva 2003/96/EK

14. pants – 1. punkts – b) un c) apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ii) svītros b) un c) apakšpunktu.

Or. en

Pamatojums

Ar šo grozījumu svītros dalībvalstīm noteikto pienākumu neaplikt ar nodokli degvielu, ko izmanto gaisa un jūras transporta vajadzībām. Atceļot šo pienākumu, tiek radītas plašas iespējas samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju. Komisijas veiktajā pētījumā noskaidrots, ka

degvielas nodokļu un PVN harmonizēšana visiem transporta veidiem (par pamatu ņemot pašreizējo līmeni, kas noteikts privātajam autotransportam) ļauj par 10 % samazināt SEG emisiju salīdzinājumā ar līdzšinējo praksi. (Virzība uz transporta nozares dekarbonizāciju 2050. gadā, xi lpp.)

Grozījums Nr. 6

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 11. punkts – aa) apakšpunkts (jauns)

Direktīva 2003/96/EK

14. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

aa) Svīturo panta 2. punktu.

Or. en

Pamatojums

Ar šo grozījumu atceļ sarežģīto procedūru, saskaņā ar kuru dalībvalstīm ir jānoslēdz divpusēji nolīgumi ar citām dalībvalstīm, ja tās nevēlas piemērot nodokļu atbrīvojumu attiecībā uz degvielu, ko izmanto jūras un gaisa transporta vajadzībām ES teritorijā. Līdz šim neviena dalībvalsts nav izmantojusi šo procedūru. Šajā direktīvā būtu lietderīgāk dot dalībvalstīm iespēju aplikt degvielu ar nodokli.

Grozījums Nr. 7

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 13. punkts – a) apakšpunkts - i) daļa (jauna)

Direktīva 2003/96/EK

15. pants – 1. punkts – fa) apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

„fa) energoproduktiem, kurus paredzēts izmantot kā degvielu jūras un gaisa transportlīdzekļos, izņemot privātus izprieču kuģus un privātus nekomerciālus lidaparātus.”

Or. en

Pamatojums

Ievērojot subsidiaritātes principu, ar šo grozījumu apliek ar nodokli energoproduktus, kurus

paredzēts izmantot kā degvielu jūras vai gaisa transportlīdzekļos, kas nav privāti izpriecu transportlīdzekļi. Dalībvalstis pēc saviem ieskatiem var izvēlēties I pielikumā norādītās minimālās nodokļu likmes, piemērot zemākas likmes vai vispār neaplikt energoproduktus ar nodokli.

Grozījums Nr. 8

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 13. punkts – ba) apakšpunkts (jauns)

Direktīva 2003/96/EK

15. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ba) Pievieno šādu punktu:

„3.a Šajā direktīvā:

a) „privāta, nekomerciāla aviotransporta izmantošana” ir gaisa kuģu izmantošana, ko veic tā īpašnieks, kā arī fiziska vai juridiska persona, kura, nomājot vai citādā veidā, to izmanto nekomerciālos nolūkos, jo īpaši nolūkos, kas nav pasažieru vai preču pārvadājumi vai pakalpojumu sniegšana par atlīdzību vai valsts iestāžu vajadzībām;

b) „privāta izpriecu kuģa izmantošana” ir kuģa izmantošana, ko veic tā īpašnieks, kā arī fiziska vai juridiska persona, kura, nomājot vai citādā veidā, to izmanto nekomerciālos nolūkos, jo īpaši nolūkos, kas nav pasažieru vai preču pārvadājumi vai pakalpojumu sniegšana par atlīdzību vai valsts iestāžu vajadzībām.”

Or. en

Pamatojums

Šīs definīcijas, kas aizgūtas no pašreizējā 14. panta 1. punkta b) un c) apakšpunkta, ir vajadzīgas, jo tās izriet no 15. panta fa) apakšpunkta.

Grozījums Nr. 9

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 17. punkts – ca) apakšpunkts (jauns)

Direktīva 2003/96/EK

21. pants – 6.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ca) Pievieno šādu punktu:

„6.a Ne vēlāk kā sešu mēnešu laikā pēc šīs direktīvas pieņemšanas Komisija paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par priekšnosacījumiem dažām vai visām dalībvalstīm, ar kādiem tās var atteikties no sistēmas, kad ar nodokli apliek transportlīdzekļu degvielu, kura ir izmantota, nevis uzpildīta. Ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno priekšlikumus Savienības tiesību aktu grozījumiem un ietver vispusīgu novērtējumu par ietekmi uz fiskālo subsidiaritāti, siltumnīcefekta gāzu emisiju, enerģētisko neatkarību un ekonomisko izaugsmi.”

Or. en

Pamatojums

“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.

Grozījums Nr. 10

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 21. punkts

Direktīva 2003/96/EK

29. pants

Komisijas ierosinātais teksts

„29. pants

Reizi piecos gados un pirmo reizi līdz 2015. gada beigām Komisija iesniedz Padomei ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu un attiecīgā gadījumā priekšlikumu par tās grozījumiem. Cita starpā Komisija savā ziņojumā pārbauda minimālo CO₂ nodokļu līmeni, inovāciju un tehnoloģiju attīstības ietekmi, īpaši attiecībā uz energoefektivitāti, elektroenerģijas izmantošanu transportā un pamatojumu šajā direktīvā noteiktajai atbrīvošanai no nodokļa un nodokļa samazināšanai, ***tostarp attiecībā uz degvielu, ko izmanto gaisa un jūras navigācijas nolūkā.*** Komisijas ziņojumā ņem vērā pienācīgu iekšējā tirgus darbību, nodokļu minimālo likmju reālo vērtību un Līguma plašākos mērķus. Jebkurā gadījumā sarakstu ar nozarēm vai apakšnozarēm, kuras uzskata par pakļautām nozīmīgam oglekļa *emisiju* pārvirzes riskam šīs direktīvas 14.a panta nolūkā, regulāri pārskata, jo īpaši ņemot vērā jaunu liecību pieejamību.”

Grozījums

„29. pants

Reizi piecos gados un pirmo reizi līdz 2015. gada beigām Komisija iesniedz Padomei ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu un attiecīgā gadījumā priekšlikumu par tās grozījumiem. Cita starpā Komisija savā ziņojumā pārbauda minimālo CO₂ nodokļu līmeni, inovāciju un tehnoloģiju attīstības ietekmi, īpaši attiecībā uz energoefektivitāti, elektroenerģijas izmantošanu transportā un pamatojumu šajā direktīvā noteiktajai atbrīvošanai no nodokļa un nodokļa samazināšanai. ***Šim ziņojumam arī pievieno pārskatu par esošajām nodokļu politikas normām, kuras iekļautas divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolūmos.*** Komisijas ziņojumā ņem vērā pienācīgu iekšējā tirgus darbību, nodokļu minimālo likmju reālo vērtību un Līguma plašākos mērķus. Jebkurā gadījumā sarakstu ar nozarēm vai apakšnozarēm, kuras uzskata par pakļautām nozīmīgam oglekļa *emisijas* pārvirzes riskam šīs direktīvas 14.a panta nolūkā, regulāri pārskata, jo īpaši ņemot vērā jaunu liecību pieejamību.”

Or. en

Pamatojums

Ierosinot ziņot par nodokļu atbrīvojumu pamatoību, kad runa ir par degvielu, ko izmanto gaisa un jūras transporta vajadzībām, Komisija netieši atzīst, ka šis jautājums ir strīdīgs, bet atliek tā risināšanu uz vēlāku laiku. Tomēr ir svarīgi tam pievērsties tūlīt, ja ES grib iemantot uzticību, izvirzot mērķi izveidot Eiropas Savienībā ilgtspējīgu transporta sistēmu. Pareiza cenu veidošana ir nepieciešamais priekšnosacījums, lai sasniegtu šo mērķi. Šo jautājumu nevar atrisināt, atliekot tā apspriešanu.

