



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Transportu i Turystyki

2011/0092(CNS)

26.9.2011

PROJEKT OPINII

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Gospodarczej i Monetarnej

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 2003/96/WE w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (COM(2011) 0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Sabine Wils

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

I. Wniosek Komisji

Obowiązująca obecnie dyrektywa w sprawie opodatkowania energii ustanawia minimalne stawki opodatkowania produktów energetycznych wykorzystywanych jako paliwo silnikowe, paliwo grzewcze lub do wytwarzania energii elektrycznej. Stawki minimalne odnoszą się ogólnie do wielkości zużycia produktów energetycznych. Komisja uważa, że system ten wiąże się z szeregiem ujemnych skutków, takich jak tworzenie zachęt sprzecznych z celami UE w zakresie zmiany klimatu czy występowanie zakłóceń na rynku wewnętrznym.

Wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy ma zaradzić tym ujemnym skutkom. Jedną z zawartych w nim głównych idei jest nowa struktura opodatkowania energii polegająca na podziale minimalnej stawki opodatkowania produktów energetycznych na dwie części:

- 1) pierwsza przyjmuje za podstawę emisje CO₂ produktów energetycznych – opodatkowanie emisji CO₂ byłoby zerowe dla wszystkich źródeł energii, które są obecnie lub zostaną w przyszłości uznane za wolne od CO₂;
- 2) druga część opiera się na zawartości energii wyrażonej w gigadżulach, niezależnie od produktu energetycznego, a zatem stanowi zachętę do oszczędzania energii.

Jednocześnie wniosek ma na celu wprowadzenie większej spójności między dyrektywą w sprawie opodatkowania energii a innymi rozwiązaniami politycznymi w UE, takimi jak unijny system handlu uprawnieniami do emisji (ETS). W tym zakresie Komisja proponuje, by nie stosować opodatkowania związanego z emisjami CO₂ do instalacji objętych ETS, w tym między innymi do lotnictwa.

Kilka innych elementów wniosku dotyczy polityki transportowej, jak na przykład:

- uniemożliwienie państwom członkowskim różnicowania opodatkowania handlowego i niehandlowego zastosowania oleju gazowego stosowanego jako paliwo silnikowe;
- zniesienie możliwości stosowania w przypadku taksówek niższej stawki opodatkowania ogólnego zużycia paliwa silnikowego, ponieważ nie jest ona już zgodna z celami polityki promującej paliwa alternatywne, nośniki energii alternatywnej oraz stosowanie pojazdów o niższej emisji zanieczyszczeń w transporcie miejskim;
- uaktualnienie definicji zbiorników standardowych i kontenerów specjalnych.

Ponadto Komisja proponuje, by zwolnić z opodatkowania energię elektryczną pobieraną z lądu, dostarczaną statkom zacumowanym w porcie, oraz by utrzymać w mocy obowiązek zwolnienia przez państwa członkowskie z podatku paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej. W odniesieniu do żeglugi śródlądowej Komisja proponuje, by utrzymać obecne przepisy, które umożliwiają państwom członkowskim stosowanie całkowitego zwolnienia z podatku lub zmniejszenia stawki opodatkowania.

II. Stanowisko sprawozdawczyni

Sprawozdawczyni przyjmuje z zadowoleniem i popiera wniosek Komisji. Opiera się on na słusznej podstawie, gdyż zapewnia spójne traktowanie wszystkich źródeł energii, a stosowane

podejście jest neutralne z technologicznego punktu widzenia. Jednocześnie wprowadza zachęty do stosowania produktów energetycznych powodujących mniejsze zanieczyszczenie oraz do przejścia na gospodarkę niskoemisyjną.

Tylko w jednej kwestii sprawozdawczynie życzyłyby sobie, by Komisja dokonała większych zmian. A mianowicie w kwestii istniejących wymogów (!) dla państw członkowskich w zakresie zwolnienia z opodatkowania paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej (zwolnienie), zgodnie z obowiązującą obecnie dyrektywą w sprawie opodatkowania energii. Obecną sytuację można scharakteryzować następująco: dyrektywa w sprawie opodatkowania energii umożliwia państwom członkowskim opodatkowanie krajowego ruchu morskiego i powietrznego, zobowiązuje je do zawierania dwustronnych umów, jeżeli pragną zastosować podatek w odniesieniu do ruchu morskiego i powietrznego wewnątrz UE (czego nie zrobiło jeszcze żadne państwo członkowskie) oraz zakazuje opodatkowania międzynarodowego ruchu powietrznego.

Sprawozdawczynie proponuje, by znieść obowiązek stosowania zwolnień przez państwa członkowskie i dać im prawo decyzji odnośnie wprowadzenia lub nie opodatkowania. Rozwiązanie to odpowiadałoby w większym stopniu zasadzie pomocniczości niż obecny zakaz opodatkowania. Jak można zaobserwować w związku z wprowadzeniem podatków od biletów lotniczych w niektórych państwach członkowskich, wydaje się, że istnieje pewna gotowość do rozwiązania kwestii opodatkowania lotnictwa, co może być również sposobem na rozszerzenie podstawy opodatkowania. Jednocześnie stosując to rozwiązanie, państwa członkowskie mogłyby decydować o szczegółach opodatkowania, aby uniknąć problemów związanych z konkurencją.

Zniesienie obowiązku zwolnienia mogłoby również stanowić pierwszy krok w kierunku rozwiązania tej kwestii na poziomie międzynarodowym. UE posiadałaby lepsze argumenty za tym, by nalegać na wprowadzenie opodatkowania paliwa w przypadku lotów wewnątrz UE w przyszłych umowach z krajami trzecimi dotyczących usług lotniczych. Byłoby to spójne z apelem Parlamentu zawartym w jego rezolucji z dnia 7 czerwca 2011 r. w sprawie międzynarodowych umów o ruchu lotniczym na mocy traktatu lizbońskiego, by wprowadzone zostały „zachęty służące utrzymaniu i umocnieniu norm (...) środowiskowych.”¹

W tym kontekście należy zauważyć, że konwencja chicagowska nie zawiera ogólnego zakazu opodatkowania paliwa lotniczego. Zakazuje jedynie opodatkowania paliwa znajdującego się już na pokładzie.²

Włączenie lotnictwa do ETS nie sprawia, że nie trzeba już zajmować się tą kwestią, jako że Komisja proponuje, by nie stosować opodatkowania związanego z CO₂ do instalacji objętych ETS (zob. powyżej). Lotnictwo miałoby bowiem w tym przypadku uprzywilejowaną pozycję w zakresie konkurencji, gdyż miałyby do niego zastosowanie jedynie część stawki opodatkowania nakładanej na inne rodzaje transportu.

Jeżeli celem długoterminowym ma być stworzenie równych warunków dla różnych rodzajów transportu, niezbędne jest podjęcie pierwszego kroku w tym kierunku. Proponowany tutaj

¹ Zob. pkt 8 rezolucji.

² Zob. artykuł 24 w sprawie ceł, lit. a) http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300_cons.pdf

krok nie jest siedmiomilowy, ale przynajmniej jest to krok we właściwym kierunku
zmierzającym do większej równowagi w systemie transportowym.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Gospodarczej i Monetarnej, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 18 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18a) Niniejsza dyrektywa ma na celu ułatwienie osiągnięcia nadrzędnych celów polityki Unii w zakresie energii i klimatu. Włączenie sektora lotnictwa do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji za pośrednictwem dyrektywy 2008/101/WE jest odzwierciedleniem ambitnych dążeń do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z tego sektora. Jeżeli do dnia 31 grudnia 2011 r. nie zostanie zawarta żadna umowa międzynarodowa dotycząca emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego i zawierająca ambitne cele ich ograniczenia, Komisja powinna przedstawić wniosek dotyczący uwzględnienia takich emisji w zobowiązaniach Unii do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Opodatkowanie produktów energetycznych wykorzystywanych w działalności lotniczej i morskiej w ten sam sposób co innych produktów energetycznych jest istotne dla zapewnienia niezależności energetycznej Unii oraz jako zachęta do efektywności energetycznej.

Or. en

Uzasadnienie

Wprowadzenie zakazu stosowania przez państwa członkowskie środków opodatkowania

produktów energetycznych wykorzystywanych w działalności lotniczej i morskiej nie jest uzasadnione. Bez możliwości stosowania środków opodatkowania produktów energetycznych wykorzystywanych w działalności lotniczej i morskiej państwa członkowskie nie będą w stanie w oszczędny sposób wypełnić swoich zobowiązań w zakresie polityki UE dotyczącej energii i klimatu.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 19 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(19) Dyrektywa 2003/96/WE zobowiązuje państwa członkowskie do zwolnienia z opodatkowania ***paliwa wykorzystywanego do żeglugi na wodach Wspólnoty, a także*** energii elektrycznej produkowanej na pokładzie statku, w tym statku zacumowanego w porcie. ***Ponadto państwa członkowskie mogą rozszerzyć takie korzystne traktowanie na wody śródlądowe.*** W niektórych portach dostępne są bardziej ekologiczne rozwiązania wykorzystujące pobieranie energii elektrycznej z lądu, która jednak podlega opodatkowaniu. ***W celu stworzenia pierwszej zachęty do rozwijania i stosowania takiej technologii,*** do czasu przyjęcia bardziej kompleksowych ram w tej dziedzinie, ***państwo*** członkowskie ***powinno*** zwolnić z opodatkowania pobieraną z lądu energię elektryczną dostarczaną statkom zacumowanym w porcie. Okres stosowania takiego odstępstwa powinien być wystarczająco długi, aby nie zniechęcać operatorów portów do przeprowadzania niezbędnych inwestycji, a jednocześnie odstępstwo to powinno być ograniczone w czasie, tak by jego utrzymanie, w pełni lub częściowo, podlegało nowej decyzji przyjętej w odpowiednim czasie.

Poprawka

(19) Dyrektywa 2003/96/WE zobowiązuje państwa członkowskie do zwolnienia z opodatkowania energii elektrycznej produkowanej na pokładzie statku, w tym statku zacumowanego w porcie. W celu ***uniknięcia produkcji energii elektrycznej z paliw na pokładzie statku zacumowanego w porcie i towarzyszącego temu lokalnego zanieczyszczenia powietrza,*** do czasu przyjęcia bardziej kompleksowych ram w tej dziedzinie, ***państwa*** członkowskie ***powinny*** zwolnić z opodatkowania pobieraną z lądu energię elektryczną dostarczaną statkom zacumowanym w porcie. Okres stosowania takiego odstępstwa powinien być wystarczająco długi, aby nie zniechęcać operatorów portów do przeprowadzania niezbędnych inwestycji, a jednocześnie odstępstwo to powinno być ograniczone w czasie, tak by jego utrzymanie, w pełni lub częściowo, podlegało nowej decyzji przyjętej w odpowiednim czasie.

Or. en

Uzasadnienie

W celu lepszego zrozumienia tekstu ten punkt preambuły powinien dotyczyć jedynie energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 19 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(19a) Zgodnie w celami Unii w zakresie zmiany klimatu i ochrony środowiska niezbędne jest zniesienie nakładanego na państwa członkowskie obowiązku zwalniania z opodatkowania paliw wykorzystywanych do celów żeglugi powietrznej i morskiej. Zniesienie tego obowiązku powinno przyczynić się do stworzenia równych warunków dla różnych rodzajów transportu, poszerzenia podstawy opodatkowania oraz lepszego przestrzegania zasady pomocniczości. Wymóg zawierania dwustronnych umów z innymi państwami członkowskimi, aby odstąpienie od tych zwolnień stało się możliwe, powinien także zostać zniesiony, gdyż stanowi on nadmiernie uciążliwą procedurę. W zamian należy dać państwom członkowskim możliwość opodatkowania paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej. Państwa członkowskie powinny powstrzymać się od stosowania takich podatków w sposób sprzeczny ze zobowiązaniami międzynarodowymi do czasu usunięcia międzynarodowych przeszkód prawnych. W przypadku gdy państwa członkowskie postanowią opodatkować produkty energetyczne stosowane w unijnej lub międzynarodowej żegludze powietrznej lub morskiej, powinny tego dokonać w miarę możliwości w sposób, który nie spowoduje nadmiernego gromadzenia zapasów paliwa (tankering).

Uzasadnienie

Gdy Rada przyjęła dyrektywę w sprawie opodatkowania energii wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Hiszpanii i Irlandii, a także Komisja wydały oświadczenie, że „zasadniczo i w imię spójności systemu podatkowego paliwo dla samolotów wykonujących loty komercyjne powinno być opodatkowane na takiej samej podstawie, jak inne paliwa.” Powyższa poprawka służy dostosowaniu przepisów UE do wysiłków zmierzających do zniesienia międzynarodowych regulacji zakazujących państwom członkowskim stosowania tych samych przepisów podatkowych do wszystkich paliw stosowanych w transporcie.

Należy zauważyć, że międzynarodowe umowy prawne, do których przystąpiła UE, w wielu przypadkach są wiążące dla UE i jej państw członkowskich.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 28 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(28) Co pięć lat, przy czym po raz pierwszy do końca 2015 r., Komisja powinna przedstawiać Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy Komisji, obejmujące w szczególności minimalny poziom opodatkowania związanego z emisjami CO₂ w świetle zmian obowiązującej w UE ceny rynkowej uprawnień do emisji, wpływ innowacji i rozwoju technologicznego oraz uzasadnienie zwolnień i obniżek podatkowych ustanowionych w niniejszej dyrektywie, **w dla tym paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej.** Wykaz sektorów lub podsektorów uznanych za narażone na znaczące ryzyko ucieczki emisji podlega przeglądowi w regularnych odstępach czasu, w szczególności uwzględniając dostępność nowych dowodów.

Poprawka

(28) Co pięć lat, przy czym po raz pierwszy do końca 2015 r., Komisja powinna przedstawiać Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy Komisji, obejmujące w szczególności minimalny poziom opodatkowania związanego z emisjami CO₂ w świetle zmian obowiązującej w UE ceny rynkowej uprawnień do emisji, wpływ innowacji i rozwoju technologicznego oraz uzasadnienie zwolnień i obniżek podatkowych ustanowionych w niniejszej dyrektywie. **Sprawozdanie to powinno zawierać przegląd obowiązujących przepisów podatkowych zawartych w dwustronnych umowach dotyczących usług lotniczych.** Wykaz sektorów lub podsektorów uznanych za narażone na znaczące ryzyko ucieczki emisji podlega przeglądowi w regularnych odstępach czasu, w szczególności uwzględniając dostępność nowych dowodów.

Uzasadnienie

Proponując sprawozdanie na temat uzasadnienia zwolnień z opodatkowania dla paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej, Komisja przyznaje pośrednio, że jest to kwestia problematyczna, lecz odkłada tę kwestię na późniejszy termin. Jednak zajęcie się tym problemem teraz jest istotne, jeżeli UE chce być wiarygodna w odniesieniu do jej celu przekształcenia systemu transportowego UE w system zrównoważony. Ustalenie cen na właściwym poziomie jest warunkiem niezbędnym do realizacji tego celu. Odraczenie dyskusji nie może być rozwiązaniem.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 11 – litera a – podpunkt iia (nowy)

Dyrektywa 2003/96/WE

Artykuł 14– ustęp 1 – litera b oraz c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iia) skreśla się lit. b) i c).

Or. en

Uzasadnienie

Ta poprawka znosi ciężący na państwach członkowskich obowiązek zwolnienie z opodatkowania paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej. Zniesienie tego obowiązku wiąże się z ogromnymi możliwościami w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. W badaniu przygotowanym przez Komisję stwierdzono, że „harmonizacja opłat paliwowych i podatku VAT w różnych rodzajach transportu (na poziomie stawek opłacanych obecnie w prywatnym transporcie drogowym) przyniosła zmniejszenie o ponad 10% emisji gazów cieplarnianych w porównaniu z normalnym poziomem.” (W kierunku obniżenia emisyjności sektora transportu UE do roku 2050, s. xi)

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 11 – litera a a (nowa)

Dyrektywa 2003/96/WE

Artykuł 14 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(aa) skreśla się ust. 2;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka ta znosi uciążliwą procedurę, zgodnie z którą państwa członkowskie muszą zawierać dwustronne umowy z innymi państwami członkowskimi, gdy pragną odstąpić od zwolnień z opodatkowania paliwa wykorzystywanego do celów żegludgi powietrznej i morskiej w transporcie wewnątrzunijnym. Żadne państwo członkowskie jeszcze nie stosowało tej procedury. Wydaje się, że właściwsze jest umożliwienie państwom za pośrednictwem tej dyrektywy opodatkowania paliwa.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 13 – litera a – podpunkt -i (nowy)

Dyrektywa 2003/96/WE

Artykuł 15 – ustęp 1 – litera f a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

“(fa) produktów energetycznych dostarczanych do wykorzystania jako paliwo w żegludze morskiej lub powietrznej innej niż prywatne rejsy bądź prywatne loty o charakterze rekreacyjnym.”

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka ta w pełni obejmuje zasadą pomocniczości opodatkowanie produktów energetycznych dostarczanych do wykorzystania jako paliwo w innej niż prywatna i rekreacyjna żegludze morskiej lub powietrznej. Państwa członkowskie mogą przestrzegać minimalnych stawek przedstawionych w załączniku I, stosować niższe stawki lub zrezygnować z opodatkowania produktów energetycznych.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 13 – litera b a (nowa)

Dyrektywa 2003/96/WE

Artykuł 15 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***(ba) dodaje się ustęp w brzmieniu:
„3a. Do celów niniejszej dyrektywy:***

(a) „prywatne loty o charakterze rekreacyjnym” oznaczają użycie samolotu przez jego właściciela lub inną osobę fizyczną lub prawną, korzystającą z niego na zasadzie najmu lub w jakikolwiek inny sposób, we wszelkich celach innych niż handlowe, w szczególności nie w celu przewozu pasażerów lub towarów lub świadczenia usług za wynagrodzeniem lub usług na rzecz władz publicznych;

(b) „prywatne rejsy o charakterze rekreacyjnym” oznaczają wszelki statek użyty przez jego właściciela lub inną osobę fizyczną lub prawną korzystającą z niego na zasadzie najmu lub w jakikolwiek inny sposób, w celach innych niż komercyjne, w szczególności nie w celu przewozu pasażerów lub towarów lub świadczenia usług za wynagrodzeniem lub usług na rzecz organów publicznych.”

Or. en

Uzasadnienie

Definicje te, wzięte z obecnego art. 14 ust. 1 lit. b) i c) są wymagane w konsekwencji wprowadzenia poprawki do art. 15 lit. fa).

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 17 – litera c a (nowa)
Dyrektywa 2003/96/WE
Artykuł 21 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ca) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6a. Nie później niż w sześć miesięcy po przyjęciu niniejszej dyrektywy Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie warunków wstępnych dla niektórych lub wszystkich państw członkowskich w celu przejścia na system, w którym paliwo transportowe jest opodatkowane na

podstawie paliwa wykorzystywanego zamiast systemu, w którym bierze się pod uwagę paliwo tankowane. Sprawozdaniu w odpowiednich przypadkach towarzyszą wnioski dotyczące zmiany przepisów unijnych oraz kompleksowe oceny wpływu na pomocniczość w zakresie podatków, emisje gazów cieplarnianych, niezależność od dostaw energii i wzrost gospodarczy.”

Or. en

Uzasadnienie

“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.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 21

Dyrektywa 2003/96/WE

Artykuł 29

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„Artykuł 29

Co pięć lat, przy czym po raz pierwszy do końca 2015 r., Komisja przedkłada Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy oraz – w stosownym przypadku – wniosek dotyczący jej zmiany. Sprawozdanie Komisji obejmuje między innymi zbadanie minimalnego poziomu opodatkowania związanego z emisjami CO₂, wpływ innowacji i rozwoju technologicznego, w szczególności na efektywność energetyczną, wykorzystanie energii elektrycznej w transporcie, oraz

„Artykuł 29

Co pięć lat, przy czym po raz pierwszy do końca 2015 r., Komisja przedkłada Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy oraz – w stosownym przypadku – wniosek dotyczący jej zmiany. Sprawozdanie Komisji obejmuje między innymi zbadanie minimalnego poziomu opodatkowania związanego z emisjami CO₂, wpływ innowacji i rozwoju technologicznego, w szczególności na efektywność energetyczną, wykorzystanie energii elektrycznej w transporcie, oraz

uzasadnienie zwolnień i obniżek podatkowych, **w dla tym paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej**, ustanowionych w niniejszej dyrektywie. Komisja uwzględnia w swoim sprawozdaniu prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, rzeczywistą wartość minimalnych poziomów opodatkowania i szersze cele Traktatu. W każdym przypadku wykaz sektorów lub podsektorów uznanych za narażone na znaczące ryzyko ucieczki emisji do celów art. 14a niniejszej dyrektywy podlega przeglądowi w regularnych odstępach czasu, w szczególności uwzględniając dostępność nowych dowodów.”

uzasadnienie zwolnień i obniżek podatkowych ustanowionych w niniejszej dyrektywie. **Sprawozdanie to zawiera również przegląd obowiązujących przepisów podatkowych zawartych w dwustronnych umowach dotyczących usług lotniczych.** Komisja uwzględnia w swoim sprawozdaniu prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, rzeczywistą wartość minimalnych poziomów opodatkowania i szersze cele Traktatu. W każdym przypadku wykaz sektorów lub podsektorów uznanych za narażone na znaczące ryzyko ucieczki emisji do celów art. 14a niniejszej dyrektywy podlega przeglądowi w regularnych odstępach czasu, w szczególności uwzględniając dostępność nowych dowodów.”

Or. en

Uzasadnienie

Proponując sprawozdanie na temat uzasadnienia zwolnień z opodatkowania dla paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej, Komisja przyznaje pośrednio, że jest to kwestia problematyczna, lecz odkłada tę kwestię na późniejszy termin. Jednak zajęcie się tym problemem teraz jest istotne, jeżeli UE chce być wiarygodna w odniesieniu do jej celu przekształcenia systemu transportowego UE w system zrównoważony. Ustalenie cen na właściwym poziomie jest warunkiem niezbędnym do realizacji tego celu. Odraczenie dyskusji nie może być rozwiązaniem.