



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2011/0092(CNS)

26.9.2011

FÖRSLAG TILL YTTRANDE

från utskottet för transport och turism

till utskottet för ekonomi och valutafrågor

över förslaget till rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/96/EG om
en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter
och elektricitet
(KOM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Föredragande: Sabine Wils

PA_Legam

KORTFATTAD MOTIVERING

I. Kommissionens förslag

I det nuvarande energiskattedirektivet fastställs minimiskattesatser för beskattningen av energiprodukter som används som motor- eller uppvärmningsbränslen och för elektricitet. Minimiskattesatserna tillämpas i allmänhet på den konsumerade energiproduktens volym. Kommissionen anser att detta system leder till flera negativa effekter såsom att skapa incitament som strider mot EU:s klimatförändringsmål eller snedvrider den inre marknaden.

Genom sitt förslag till översyn avser kommissionen att åtgärda dessa negativa effekter. En av kommissionens huvudidéer är en ny struktur för energibeskattningen, som innebär att man delar upp minimiskattesatsen för energiprodukter i två delar:

1. En del som baseras på energiproduktens koldioxidutsläpp. Koldioxidskatten skulle vara noll för alla energikällor som för närvarande är, eller som i framtiden kommer att vara, erkända som koldioxidfria.
2. Den andra delen baseras på energiinnehåll per gigajoule, oavsett energiprodukt, för att uppmuntra energibesparingar.

Samtidigt syftar förslaget till att göra energibeskattningsdirektivet mer samstämmigt med andra EU-åtgärder såsom EU:s system för handel med utsläppsrätter. Kommissionen föreslår därför att koldioxidrelaterad skatt inte ska tillämpas på anläggningar som är föremål för systemet för handel med utsläppsrätter, dvs. även luftfarten.

Flera andra aspekter av förslaget avser transportpolitiken enligt följande:

- Avskaffandet av medlemsstaternas möjlighet att differentiera mellan skattebehandlingen av yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av dieselbrännolja som motorbränsle.
- Avskaffandet av möjligheten att tillämpa en lägre skattesats för allmän energiförbrukning för taxibilar, eftersom den inte längre är förenlig med det politiska målet att främja alternativa bränslen, alternativa energibärare och användning av renare fordon inom stadstransporter.
- Uppdateringen av definitionerna för standardtankar och specialbehållare.

Slutligen föreslår kommissionen att landström som levereras till fartyg som ligger i en hamn ska undantas från beskattning och att medlemsstaternas nuvarande skyldigheter att undanta bränsle som används för luft- och sjöfart från beskattning ska fortsätta att gälla. När det gäller inre vattenvägar föreslår kommissionen att man bibehåller de nuvarande reglerna, som gör det möjligt för medlemsstaterna att tillämpa fullständiga eller partiella undantag från eller avdrag på skatten.

II. Föredragandens ståndpunkt

Föredraganden välkomnar och stöder kommissionens förslag. Förslagets underliggande princip är sund eftersom den syftar till en enhetlig behandling av alla energikällor genom

en teknikneutral metod. Samtidigt tillhandahåller det incitament för mindre förorenande energiprodukter och för övergången till en ekonomi med låga koldioxidutsläpp.

Föredraganden hade önskat att kommissionen gått längre när det gäller en aspekt. Detta avser medlemsstaternas nuvarande skyldigheter (!) att undanta bränsle som används för luft- och sjöfart från beskattning i enlighet med vad som fastställs i det gällande energibeskattningsdirektivet. Den nuvarande situationen kan sammanfattas enligt följande: Energibeskattningsdirektivet gör det möjligt för medlemsstaterna att beskatta inhemsk luft- och sjöfart, det tvingar medlemsstaterna att ingå bilaterala avtal om de önskar beskatta luft- och sjöfart inom EU (vilket ingen medlemsstat har gjort) och det förbjuder beskattning av internationell luftfart.

Föredraganden föreslår att man upphäver denna skyldighet för medlemsstaterna att bevilja undantag och låter dem besluta om de vill ta ut skatt eller inte. Denna lösning skulle vara mer i linje med subsidiaritetsprincipen än det nuvarande förbudet. Införandet av en skatt på flygbiljetter i vissa medlemsstater visar att det finns en viss vilja att ta itu med frågan om luftfartsbeskattning, som också kan vara ett sätt att vidga skattebasen. I och med denna lösning skulle medlemsstaterna samtidigt kunna bestämma detaljerna för sin beskattning, för att undvika konkurrensproblem.

Avskaffandet av kravet på undantag skulle också vara ett första steg för att ta itu med problemet på internationell nivå. EU skulle ha bättre argument för att insistera på bränslebeskattning för luftfart inom EU för framtida luftfartsavtal med tredje länder. Detta skulle stämma överens med parlamentets begäran i resolutionen av den 7 juni 2011 om internationella luftfartsavtal enligt Lissabonfördraget att ”det tillhandahålls stimulansåtgärder för att bibehålla och stärka [...] miljöstandarder”¹.

Det är i detta sammanhang viktigt att notera att Chicagokonventionen inte innehåller något allmänt förbud att beskatta bränsle för luftfarten. Det förbjuder endast beskattning av bränsle som redan är ombord².

Det faktum att luftfarten tas med i systemet för handel med utsläppsrätter innebär inte att det är onödigt att ta itu med frågan eftersom kommissionen föreslår att koldioxidrelaterad skatt inte ska tillämpas på anläggningar som är föremål för systemet för handel med utsläppsrätter (se ovan). Luftfarten skulle därför även i fortsättningen ha konkurrensfördelar eftersom den endast skulle bli föremål för en del av den skattesats som andra transportmedel måste betala.

Om det långsiktiga målet är att skapa jämlika villkor för olika transportmedel, är det nödvändigt att ta ett första steg i denna riktning. Förslaget innebär inte något enormt steg, men det går åtminstone i rätt riktning mot ett mer hållbart transportsystem.

¹ Se punkt 8 i resolutionen.

² Se artikel 24 a om tullavgifter http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300_cons.pdf

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för ekonomi och valutafrågor att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18a) Detta direktiv syftar till att underlätta de övergripande målen för unionens energi- och miljöpolitik. Genom att man i direktiv 2008/101/EG tar med luftfartssektorn i EU:s system för handel med utsläppsätter återspeglas ambitionen att minska växthusgasutsläppen från denna sektor. Om man senast den 31 december 2011 inte har ingått något internationellt avtal som omfattar internationella sjöfartsutsläpp och som innehåller ambitiösa mål för utsläppsminskning bör kommissionen lägga fram ett förslag om att inbegripa sådana utsläpp i unionens åtagande för att minska växthusgaserna. Det är mycket viktigt att man beskattar de energiprodukter som används inom luft- och sjöfartsverksamhet på samma sätt som andra energiprodukter för att garantera unionens energiberoende och stimulera energieffektivitet.

Or. en

Motivering

Förbudet för medlemsstaterna att beskatta de energiprodukter som används för luft- och sjöfartsverksamhet är inte berättigat. Eftersom medlemsstaterna inte får beskatta energiprodukter som används för luft- och sjöfart kan de inte uppfylla sina åtaganden inom EU:s energi- och miljöpolitik på ett kostnadseffektivt sätt.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Enligt direktiv 2003/96/EG får medlemsstaterna inte beskatta **bränsle som används för navigering på gemenskapens vatten eller** elektricitet som produceras ombord på en farkost, även om farkosten ligger i en hamn. **Dessutom får medlemsstaterna utöka dessa skattefördelar till inre vattenvägar.** I vissa hamnar finns det renare alternativ där man använder landström, som dock är skattepliktig. **För att sätta ett första incitament för utvecklandet och tillämpandet av denna teknik,** i väntan på att en mer omfattande ram antas inom området, **bör medlemsstaterna** bevilja undantag från energiskatt när det gäller användningen av landström i fartyg som ligger i en hamn. Detta undantag bör tillämpas under en period som är tillräckligt lång för att hamnoperatörerna inte fråntas incitament att göra de nödvändiga investeringarna men som samtidigt är tidsbegränsad så att systemets underhåll helt eller delvis blir föremål för nya beslut när den tiden kommer.

Ändringsförslag

(19) Enligt direktiv 2003/96/EG får medlemsstaterna inte beskatta elektricitet som produceras ombord på en farkost, även om farkosten ligger i en hamn. I vissa hamnar finns det renare alternativ där man använder landström, som dock är skattepliktig. **För att undvika produktion av bränslebaserad elektricitet ombord på en farkost som ligger i en hamn, och de medföljande lokala luftföroreningarna bör medlemsstaterna,** i väntan på att en mer omfattande ram antas inom området, bevilja undantag från energiskatt när det gäller användningen av landström i fartyg som ligger i en hamn. Detta undantag bör tillämpas under en period som är tillräckligt lång för att hamnoperatörerna inte fråntas incitament att göra de nödvändiga investeringarna men som samtidigt är tidsbegränsad så att systemets underhåll helt eller delvis blir föremål för nya beslut när den tiden kommer.

Or. en

Motivering

För att texten ska bli tydligare bör detta skäl endast avse landström.

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv Skäl 19a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19a) I linje med unionens

klimatförändrings- och miljömål måste man avskaffa medlemsstaternas skyldighet att undanta bränsle som används för luft- och sjöfart från beskattning. Genom att avskaffa denna skyldighet bidrar man till att skapa jämlika villkor för olika transportsätt, utvidga skattebasen och bättre uppfylla subsidiaritetsprincipen. Man bör också häva kravet på att medlemsstaterna ingår bilaterala avtal med andra medlemsstater för att slippa tillämpa dessa undantag, eftersom det innebär ett alltför svårhanterligt förfarande.

Medlemsstaterna bör istället få beskatta bränsle som används för luft- och sjöfart. Medlemsstaterna bör inte tillämpa sådana skatter på ett sätt som strider mot internationella skyldigheter tills man har avskaffat internationella rättsliga hinder. Om medlemsstaterna beslutar sig för att beskatta energiprodukter som används för unionens eller internationell luft- och sjöfart borde detta, om så är möjligt, göras på ett sätt som inte leder till maximal bränslepåfyllning.

Or. en

Motivering

När rådet antog energibeskattningsdirektivet gjorde alla medlemsstater, utom Spanien och Irland, och kommissionen ett uttalande om att kommersiellt flygplansbränsle principiellt och för ett samstämmigt skattesystem, bör beskattas på samma grunder som allt annat bränsle. Genom ändringsförslaget skulle EU-lagstiftningen bli enhetlig med EU:s åtgärder för att avskaffa internationella regler som förbjuder medlemsstaterna att tillämpa samma skatteregler på allt transportbränsle.

Det bör noteras att internationella rättsliga avtal som EU har ingått hur som helst är bindande för EU och medlemsstaterna.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv Skäl 28

Kommissionens förslag

(28) Med början vid utgången av 2015 och därefter vart femte år bör kommissionen rapportera till rådet om tillämpningen av direktivet, med särskild granskning av miniminivån för koldioxidrelaterade skatter mot bakgrund av utvecklingen av utsläppsrätternas marknadspriser i EU, innovation, den tekniska utvecklingen och de motiveringar för skattemässiga undantag och avdrag som anges i detta direktiv, ***inbegripet bränsle för luft- och sjöfart***. Förteckningen över sektorer eller delsektorer som bedöms vara utsatta för en betydande risk för koldioxidläckage ska ses över regelbundet, särskilt mot bakgrund av eventuella nya rön som finns tillgängliga.

Ändringsförslag

(28) Med början vid utgången av 2015 och därefter vart femte år bör kommissionen rapportera till rådet om tillämpningen av direktivet, med särskild granskning av miniminivån för koldioxidrelaterade skatter mot bakgrund av utvecklingen av utsläppsrätternas marknadspriser i EU, innovation, den tekniska utvecklingen och de motiveringar för skattemässiga undantag och avdrag som anges i detta direktiv. ***Denna rapport bör innehålla en överblick över de nuvarande skattebestämmelserna i bilaterala luftfartsavtal***. Förteckningen över sektorer eller delsektorer som bedöms vara utsatta för en betydande risk för koldioxidläckage ska ses över regelbundet, särskilt mot bakgrund av eventuella nya rön som finns tillgängliga.

Or. en

Motivering

Genom att föreslå att man ska rapportera motiveringen till skatteundantag för bränsle för luft- och sjöfart medger kommissionen underförstått att dessa är problematiska, men skjuter upp ärendet. Det är dock viktigt att man tar itu med frågan nu om EU vill vara trovärdig när det gäller målet att förvandla EU:s transportsystem till ett hållbart system. Riktig prissättning är ett nödvändigt förhandsvillkor för att uppnå detta mål. Att skjuta upp diskussionen kan inte vara en lösning.

Ändringsförslag 5

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 11 – led a – led iia (nytt)
Direktiv 2003/96/EG
Artikel 14 – punkt 1 – leden b och c

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ii) Leden b och c ska utgå.

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag avskaffar medlemsstaternas skyldighet att undanta bränsle som används för luft- och sjöfart från beskattning. Avskaffandet av denna skyldighet innebär en enorm möjlighet att minska utsläppen av växthusgaser. En studie för kommissionens räkning visade att en harmonisering av bränsleskatter och moms för alla transportsätt (på den nivå som det för närvarande kostar för privata vägtransporter) ger en minskning av växthusgasutsläppen med över 10 procent jämfört med det nuvarande systemet. (Towards the decarbonisation of EU's transport sector by 2050 (mot minskade utsläpp för EU:s transportsektor senast 2050), s. xi)

Ändringsförslag 6

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 11 – led aa (nytt)

Direktiv 2003/96/EG

Artikel 14 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

aa) Punkt 2 ska utgå.

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag avskaffar det svårhanterliga förfarandet enligt vilket medlemsstaterna måste ingå bilaterala avtal med andra medlemsstater om de vill slippa tillämpa undantagen från beskattning av bränsle som används för luft- och sjöfartstransporter inom EU. Ingen medlemsstat har någonsin använt detta förfarande. Det verkar vara mycket lämpligare att genom detta direktiv låta medlemsstaterna beskatta bränsle.

Ändringsförslag 7

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 13 – led a – led -i (nytt)

Direktiv 2003/96/EG

Artikel 15 – punkt 1 – led fa (nytt)

”fa) Energiprodukter som levereras för användning som bränsle för luft- eller sjöfart annat än i privata nöjesfartyg eller privat nöjesflyg.”

Or. en

Motivering

Genom detta ändringsförslag tillämpas fullständig subsidiaritet på skatt på energiprodukter som levereras för andra syften än privat nöjesanvändning som bränsle för luft- eller sjöfart. Medlemsstaterna kan välja att respektera miniminivåerna i bilaga I, tillämpa lägre nivåer eller att inte beskatta energiprodukter.

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 13 – led ba (nytt)

Direktiv 2003/96/EG

Artikel 15 – punkt 3a (ny)

ba) Följande stycke ska läggas till:

”3a. I detta direktiv avses med

a) privat nöjesflyg: användning av ett luftfartyg av dess ägare eller av den fysiska eller juridiska person som har nyttjanderätt till luftfartyget antingen via hyrning eller på annat sätt, för andra än kommersiella ändamål och särskilt andra ändamål än transport av passagerare eller varor eller för tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller för offentliga myndigheters räkning,

b) privata nöjesfartyg: varje fartyg som används av dess ägare eller av den fysiska eller juridiska person som har nyttjanderätt till fartyget antingen via hyrning eller på något annat sätt, för andra än kommersiella ändamål och särskilt andra ändamål än transport av passagerare eller varor eller för

tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller för offentliga myndigheters räkning.”

Or. en

Motivering

Dessa definitioner, som kopierats från den nuvarande artikel 14.1b och c, behövs på grund av ändringen i artikel 15fa.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 17 – led ca (nytt)

Direktiv 2003/96/EG

Artikel 21 – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ca) Följande stycke ska läggas till:

”6a. Senast sex månader efter antagandet av detta direktiv ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om förhandsvillkoren för vissa eller alla medlemsstater för att gå över från ett system där transportbränsle beskattas på grundval av det använda bränslet istället för det tankade bränslet. Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till ändringar av unionens lagstiftning och innehålla omfattande konsekvensbedömningar när det gäller skattemässig subsidiaritet, utsläpp av växthusgaser, energioberoende och ekonomisk tillväxt.”

Or. en

Motivering

“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.

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 21

Direktiv 2003/96/EG

Artikel 29

Kommissionens förslag

”Artikel 29

Vart femte år med början vid utgången av 2015 ska kommissionen överlämna en rapport om tillämpningen av detta direktiv till rådet och, i tillämpliga fall, ett förslag om eventuella ändringar av direktivet.

I rapporten ska kommissionen bland annat granska miniminivån för koldioxidrelaterade skatter och verkningarna av innovation och teknisk utveckling särskilt när det gäller effektivt energiutnyttjande, användningen av elektricitet inom transport och motivering för de undantag och avdrag, **inbegripet för bränsle för luft- och sjöfart**, som fastställs i detta direktiv. Kommissionen kan lämna in en rapport inom området och, där det är lämpligt, ett förslag. Rapporten ska utarbetas utifrån principen om en väl fungerande inre marknad, minimiskattenivåernas reella värden och fördragets bredare mål.

Förteckningen över sektorer eller delsektorer som bedöms vara utsatta för en betydande risk för koldioxidläckage ska för tillämpningen av artikel 14a i detta direktiv ses över regelbundet, särskilt mot bakgrund av eventuella nya rön som finns tillgängliga.

Ändringsförslag

”Artikel 29

Vart femte år med början vid utgången av 2015 ska kommissionen överlämna en rapport om tillämpningen av detta direktiv till rådet och, i tillämpliga fall, ett förslag om eventuella ändringar av direktivet.

I rapporten ska kommissionen bland annat granska miniminivån för koldioxidrelaterade skatter och verkningarna av innovation och teknisk utveckling särskilt när det gäller effektivt energiutnyttjande, användningen av elektricitet inom transport och motivering för de undantag och avdrag, som fastställs i detta direktiv. **Rapporten ska också innehålla en överblick över de nuvarande skattebestämmelserna i bilaterala luftfartsavtal.** Kommissionen kan lämna in en rapport inom området och, där det är lämpligt, ett förslag. Rapporten ska utarbetas utifrån principen om en väl fungerande inre marknad, minimiskattenivåernas reella värden och fördragets bredare mål.

Förteckningen över sektorer eller delsektorer som bedöms vara utsatta för en betydande risk för koldioxidläckage ska för tillämpningen av artikel 14a i detta direktiv ses över regelbundet, särskilt mot bakgrund av eventuella nya rön som finns tillgängliga.

Or. en

Motivering

Genom att föreslå att man ska rapportera motiveringen till skatteundantag för bränsle för luft- och sjöfart medger kommissionen underförstått att dessa är problematiska, men skjuter upp ärendet. Det är dock viktigt att man tar itu med frågan nu om EU vill vara trovärdig när det gäller målet att förvandla EU:s transportsystem till ett hållbart system. Riktig prissättning är ett nödvändigt förhandsvillkor för att uppnå detta mål. Att skjuta upp diskussionen kan inte vara en lösning.