



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2011/0092(CNS)

2.12.2011

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: Brian Simpson

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:

- Avskaffande av medlemsstaternas möjlighet att differentiera mellan skattebehandlingen av yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av dieselbränsle som motorbränsle.
- Avskaffande 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.

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 2

Kommissionens förslag

(2) Det är nödvändigt att säkerställa att den inre marknaden fortsätter att fungera väl i ett sammanhang där det finns nya krav relaterade till begränsning av klimatförändringen, användning av förnybara energikällor och energibesparingar, enligt det som fastställs i ordförandeskapets slutsatser från Europeiska rådets möte den 8–9 mars 2007 och den 11–12 december 2008.

Ändringsförslag

(2) Det är nödvändigt att säkerställa att den inre marknaden fortsätter att fungera väl i ett sammanhang där det finns nya krav relaterade till begränsning av klimatförändringen, användning av förnybara energikällor och energibesparingar, enligt det som fastställs i ordförandeskapets slutsatser från Europeiska rådets möte den 8–9 mars 2007 och den 11–12 december 2008. ***Det är därför nödvändigt att säkerställa en enhetlig behandling av energikällor inom ramen för detta direktiv för att ge energifkonsumenterna lika villkor oberoende av energikälla.***

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2a) Beskattning av energiprodukter bör hanteras på ett teknikneutralt sätt för att nya tekniker ska få möjlighet att utvecklas.

Motivering

Kommissionens politik måste vara helt teknikneutral. Detta för att nya tekniker ska få möjlighet att utvecklas. Av de befintliga teknikerna bör man endast behålla de mest hållbara och effektiva.

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Beskattning relaterad till koldioxidutsläpp kan vara ett kostnadseffektivt medel för medlemsstaterna när det gäller att uppnå de minskningar av växthusgaser som är nödvändiga enligt Europaparlamentets och rådets beslut 406/2009/EG av den 23 april 2009 om medlemsstaternas insatser för att minska sina växthusgasutsläpp i enlighet med gemenskapens åtaganden om minskning av växthusgasutsläppen till 2020 i fråga om källor som inte omfattas av unionens system enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG*. Med tanke på den potentiella roll som koldioxidrelaterade skatter kan spela, måste det finnas gemensamma regler för dessa skatter, med tanke på en väl fungerande inre marknad.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Båda dessa delar **bör** beräknas på grundval av objektiva kriterier så att de olika energikällorna kan behandlas lika.

¹ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.

Ändringsförslag

(3) **Det främsta målet med energibeskattningen är att uppmuntra konsumenterna att utnyttja energin på ett effektivare sätt och att hämta den från renare källor.** Beskattning relaterad till koldioxidutsläpp kan vara ett kostnadseffektivt medel för medlemsstaterna när det gäller att uppnå de minskningar av växthusgaser som är nödvändiga enligt Europaparlamentets och rådets beslut 406/2009/EG av den 23 april 2009 om medlemsstaternas insatser för att minska sina växthusgasutsläpp i enlighet med gemenskapens åtaganden om minskning av växthusgasutsläppen till 2020 i fråga om källor som inte omfattas av unionens system enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG¹. Med tanke på den potentiella roll som koldioxidrelaterade skatter kan spela, måste det finnas gemensamma regler för dessa skatter, med tanke på en väl fungerande inre marknad.

Ändringsförslag

(6) **En lämplig ram för energibesättning måste införas och därför bör** båda dessa delar beräknas på grundval av objektiva

För koldioxidrelaterade skatter bör hänvisning göras till koldioxidutsläpp från förbrukningen av var och en berörd energiprodukt, med användning av de emissionsfaktorer som anges i kommissionens beslut 2007/589/EG av den 18 juli 2007 om riktlinjer för övervakning och rapportering av utsläpp av växthusgaser i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG. Med tanke på skatter på allmän energiförbrukning bör hänvisning göras till energiinnehållet i de olika energiprodukterna och i elektricitet enligt det som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/32/EG av den 5 april 2006 om effektiv slutanvändning av energi och om energitjänster och om upphävande av rådets direktiv 93/76/EEG. I detta sammanhang bör man beakta miljöfördelarna med biomassa eller produkter framställda från biomassa. Dessa produkter bör beskattas på grundval av de emissionsfaktorer som anges i beslut 2007/589/EG när det gäller biomassa och produkter framställda från biomassa och deras energiinnehåll enligt det som anges i bilaga III till direktiv 2009/28/EG. Biodrivmedel och flytande biobränslen enligt definitionen i artikel 2 h och 2 i i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor är den i särklass viktigaste kategorin. Sedan miljövinster med dessa produkter varierar beroende på om de uppfyller hållbarhetskriterierna i artikel 17 i det direktivet bör de specifika referensvärdena för biomassa och biomassaprodukter endast tillämpas om kriterierna uppfylls.

kriterier så att de olika energikällorna kan behandlas lika. För koldioxidrelaterade skatter bör hänvisning göras till koldioxidutsläpp från förbrukningen av var och en berörd energiprodukt, med användning av de emissionsfaktorer som anges i kommissionens beslut 2007/589/EG av den 18 juli 2007 om riktlinjer för övervakning och rapportering av utsläpp av växthusgaser i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG. Med tanke på skatter på allmän energiförbrukning bör hänvisning göras till energiinnehållet i de olika energiprodukterna och i elektricitet enligt det som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/32/EG av den 5 april 2006 om effektiv slutanvändning av energi och om energitjänster och om upphävande av rådets direktiv 93/76/EEG. I detta sammanhang bör man beakta miljöfördelarna med biomassa eller produkter framställda från biomassa. Dessa produkter bör beskattas på grundval av de emissionsfaktorer som anges i beslut 2007/589/EG när det gäller biomassa och produkter framställda från biomassa och deras energiinnehåll enligt det som anges i bilaga III till direktiv 2009/28/EG. Biodrivmedel och flytande biobränslen enligt definitionen i artikel 2 h och 2 i i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor är den i särklass viktigaste kategorin. Sedan miljövinster med dessa produkter varierar beroende på om de uppfyller hållbarhetskriterierna i artikel 17 i det direktivet bör de specifika referensvärdena för biomassa och biomassaprodukter endast tillämpas om kriterierna uppfylls.

Ändringsförslag 5

Förslag till direktiv Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Vad gäller möjligheten för medlemsstaterna att tillämpa en lägre skattenivå på yrkesmässig användning av dieselbrännolja som motorbränsle, ser denna bestämmelse inte längre ut att vara förenlig med kravet att förbättra energieffektiviteten och behovet att åtgärda den ökande miljöpåverkan från transporter, och bör därför utgå. Enligt artikel 9.2 i direktiv 2003/96/EG får vissa medlemsstater tillämpa en sänkt skattesats på eldningsolja. Den bestämmelsen är inte längre förenlig med en väl fungerande inre marknad och fördragets bredare mål. Den bör därför utgå.

Ändringsförslag 6

Förslag till direktiv Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) Enligt artikel 5 i direktiv 2003/96/EG är det i vissa fall tillåtet att tillämpa differentierade skattesatser. För att säkerställa en enhetlig koldioxidprissignal bör dock medlemsstaternas möjligheter att differentiera de nationella skattesatserna begränsas till skatterna på allmän energiförbrukning. ***Dessutom gäller att möjligheten att tillämpa en lägre skattenivå på motorbränslen för taxibilar***

Ändringsförslag

(13) Vad gäller möjligheten för medlemsstaterna att tillämpa en lägre skattenivå på yrkesmässig användning av dieselbrännolja som motorbränsle, ser denna bestämmelse inte längre ut att vara förenlig med kravet att förbättra energieffektiviteten och behovet att åtgärda den ökande miljöpåverkan från transporter, och bör därför utgå. ***Kommissionen bör därför analysera denna åtskillnad mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning för att transportföretagen ska kunna anpassa sig till perioden efter övergångsperioden om man till följd av en lämplig konsekvensbedömning överväger att avskaffa denna åtskillnad.*** Enligt artikel 9.2 i direktiv 2003/96/EG får vissa medlemsstater tillämpa en sänkt skattesats på eldningsolja. Den bestämmelsen är inte längre förenlig med en väl fungerande inre marknad och fördragets bredare mål. Den bör därför utgå.

Ändringsförslag

(15) Enligt artikel 5 i direktiv 2003/96/EG är det i vissa fall tillåtet att tillämpa differentierade skattesatser. För att säkerställa en enhetlig koldioxidprissignal bör dock medlemsstaternas möjligheter att differentiera de nationella skattesatserna begränsas till skatterna på allmän energiförbrukning.

inte längre är förenligt med målet för politiken om att främja alternativa bränslen och energibärare och användningen av renare fordon i stadstransporter, och därför bör denna möjlighet avskaffas.

Motivering

Taxibilar bör betraktas som allmänna kommunikationsmedel som bidrar till att minska köerna i trafiken. De bör därför även i fortsättningen omfattas av skattemässiga undantag för bränsle.

Ändringsförslag 7

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 fräntas 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** 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 **havs- eller inlandshamn. Det bör dessutom inte längre vara tillåtet att producera elektricitet för fartyg som ligger i en hamn i de fall det är möjligt att använda landström.**

Motivering

Ett förbud mot att producera elektricitet med hjälp av bränslelagret ombord för fartyg som ligger i hamn stärker kommissionens planerade undantagsbestämmelser och bidrar till att minska föroreningarna i hamnarna.

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv Skäl 19a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19a) För att främja utnyttjandet av de inre vattenvägarna bör medlemsstaterna även i fortsättningen kunna bevilja dem skattelättnader.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv Skäl 19a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19a) Det bör skapas lika villkor för de olika transportsätten. Kravet att undanta bränsleanvändning inom vissa sektorer bör avvecklas. För att skydda de europeiska företagens och industriernas konkurrenskraft bör detta ske genom internationellt samråd.

Motivering

Det nuvarande kravet att undanta vissa transportsätt är inte förenligt med principen om en öppen och rättvis europeisk transportmarknad. Det är emellertid viktigt att se till att våra företags konkurrenskraft inte försämras i förhållande till internationella företag.

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv Artikel 1 – punkt 1 – led 1 Direktiv 2003/96/EG Artikel 1 – punkt 2a (ny)

2a. Medlemsstater som inför ett system med vägavgifter för fordon eller fordonskombinationer avsedda uteslutande för vägtransport av varor ska beskatta det bränsle som används av dessa fordon uteslutande på basis av de allmänna energiförbrukningsnivåer som anges i tabell A i bilaga I.

Motivering

Eurovinjettdirektivet syftade till att internalisera externa kostnader för att också täcka kostnaderna för föroreningar från godstransporter på väg. Genom detta ändringsförslag undviker man att dubbelbeskatta föroreningar från godstransporter på väg.

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv

Artikel 1 – punkt 1 – led 5 – led b

Direktiv 2003/96/EG

Artikel 5 – strecksats 3

Kommissionens förslag

– För följande användningsområden: lokal kollektivtrafik (**exklusive taxibilar**), avfallshantering, försvaret och den offentliga förvaltningen, personer med funktionshinder och ambulanstransporter.

Ändringsförslag

– För följande användningsområden: lokal kollektivtrafik, avfallshantering, försvaret och den offentliga förvaltningen, personer med funktionshinder och ambulanstransporter.

Motivering

Taxibilar bör betraktas som allmänna kommunikationsmedel som bidrar till att minska köerna i trafiken. De bör därför även i fortsättningen omfattas av skattemässiga undantag för bränsle.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv

Artikel 1 – punkt 1 – led 6

Direktiv 2003/96/EG

Artikel 7

Kommissionens förslag

Från och med den 1 januari 2013, från och med den 1 januari 2015 och från och med den 1 januari 2018 ska minimiskattenivåerna för motorbränsle enligt tabell A i bilaga I tillämpas.

Ändringsförslag

1. Från och med den 1 januari 2013, från och med den 1 januari 2015 och från och med den 1 januari 2018 ska minimiskattenivåerna för motorbränsle enligt tabell A i bilaga I tillämpas.

2. Medlemsstaterna får, under en övergångsperiod som fastställs enligt artikel 29, differentiera mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av dieselbrännolja som drivmedel, under förutsättning att gemenskapens miniminivåer iakttas och att skattesatsen för dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel inte är lägre än den gällande nationella skattenivån i enlighet med punkt 1, utan hinder av de eventuella undantag beträffande denna användning som fastställs i detta direktiv.

3. Med dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel avses dieselbrännolja som används som drivmedel för följande ändamål:

a) Godstransport som för annans eller egen räkning utförs med motorfordon eller fordonskombinationer som är avsedda uteslutande för godstransport på väg och vars totala tillåtna bruttovikt är minst 7,5 ton.

b) Passagerartransport, regelbunden eller tillfällig, som utförs av motorfordon av kategori M2 eller kategori M3, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon¹.

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv

Artikel 1 – punkt 1 – led 11 – led a – led iii

Direktiv 2003/96/EG

Artikel 14 – punkt 1 – led e

Kommissionens förslag

e) ***Fram till den 31 december 2020,***
elektricitet som levereras direkt till fartyg i
hamnar.

Ändringsförslag

e) Elektricitet som levereras direkt till
fartyg i ***havs- eller inlandshamnar.***

Motivering

Ingen frist bör införas för detta undantag om målet är att avsevärt minska utsläppen i hamnområdena av koldioxid, svavel och andra substanser som är skadliga för människors hälsa. För att vinna hamnmyndigheternas stöd för dessa initiativ och kunna tillämpa dem mer allmänt, bör man tillåta en fördelaktigare behandling.

Ändringsförslag 14

Förslag till direktiv

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

Direktiv 2003/96/EG

Artikel 15 – punkt 1 – led e

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-i) Led e ska ändras på följande sätt:

”e) Energiprodukter och elektricitet som används för person- och godstrafik på järnväg, med tunnelbana, med spårvagn, med trådbuss och med el-, gas- och LPG-driven buss.”

Motivering

Ändringsförslaget ändrar texten i direktiv 2003/96 genom att lägga till el-, gas- eller LPG-drivna bussar. Medlemsstaterna bör ges större möjligheter att införa skatteundantag för transport på järnväg, med tunnelbana och spårvagn samt för stadsbussar med låga utsläpp av NOx och partiklar som är mycket skadliga för folkhälsan i stadsområdena.

Ändringsförslag 15

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 19
Direktiv 2003/96/EG
Artikel 27

Kommissionens förslag

Utövande av delegering

- 1. Befogenheterna att anta de delegerade akter som anges i artikel 2.5 ska delegeras till kommissionen tills vidare.*
- 2. När kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen underrätta rådet om detta.*
- 3. Befogenheterna att anta delegerade akter delegeras till kommissionen på de villkor som fastställs i artiklarna 27a och 27b.*

Ändringsförslag 16

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1 – led 20
Direktiv 2003/96/EG
Artikel 27a–c (nya)

Kommissionens förslag

Återkallande av delegering

- 1. Rådet kan när som helst återkalla den delegering av befogenheter som avses i artikel 2.5.*
- 2. Om rådet har inlett ett internt förfarande för att besluta om återkallande av delegering av befogenheter ska rådet sträva efter att underrätta kommissionen inom skälig tid innan ett slutligt beslut fattas, och ange vilka delegerade befogenheter som kan återkallas och eventuella skäl till återkallandet.*

Ändringsförslag

Delegering av befogenheter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 27a med avseende på beskattning av energiprodukter och elektricitet.

Ändringsförslag

Utövande av delegering

- (1) Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.*
- (2) Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 27 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den ...*.*

3. Beslutet om återkallande medför att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör. Beslutet får verkan omedelbart eller vid ett senare angivet datum. Beslutet påverkar inte sådana delegerade akter som redan har trätt i kraft. Beslutet ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.

(3) Den delegering av befogenhet som avses i artikel 27 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

(4) Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

(5) En delegerad akt som antas enligt artikel 27 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

*** EUT: För in den dag då detta direktiv träder i kraft.**

Artikel 27b

Invändning mot delegerade akter

1. Rådet kan göra invändning mot en delegerad akt inom en period på [tre] månader från datum för anmälan.

2. Om rådet vid utgången av denna period inte har invänt mot den delegerade akten ska den offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning och träda i kraft den dag som anges i den.

Den delegerade akten får offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning och träda i kraft före utgången av denna

period om rådet har underrättat kommissionen om att det har beslutat att inte göra invändningar.

3. Om rådet invänder mot en delegerad akt ska den inte träda i kraft. Rådet ska ange skälen till sin invändning mot den delegerade akten.

Artikel 27c

Underrättelse till Europaparlamentet

Europaparlamentet ska underrättas om delegerade akter som har antagits av kommissionen och eventuella invändningar mot dem, och om återkallande av rådets delegering av befogenheter.”

Ändringsförslag 17

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 21 – andra stycket

Direktiv 2003/96/EG

Artikel 29 – stycke 1 och 2

Kommissionens förslag

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,

Ändringsförslag

I rapporten ska kommissionen bland annat granska ***den beskattningsnivå för energiprodukter och elektricitet som medlemsstaterna tillämpar på nationell och/eller regional nivå***, miniminivån för koldioxidrelaterade skatter och verkningarna av innovation och teknisk utveckling särskilt när det gäller effektivt energiutnyttjande, ***differentieringen mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av dieselbrännolja som drivmedel och övervägandena om att avskaffa denna differentiering***, användningen av elektricitet inom transport

minimiskattenivåernas reella värden och fördragets bredare mål.

och motivering för de undantag och avdrag, inbegripet för bränsle för luft- och sjöfart, som fastställs i detta direktiv.

Rapporten ska också innehålla en översikt över de nuvarande skattebestämmelserna i bilaterala luftfartsavtal. Rapporten ska utarbetas utifrån principen om en väl fungerande inre marknad, minimiskattenivåernas reella värden och fördragets bredare mål.

I den första rapporten ska behovet av att stryka undantaget i artikel 14.1 b och c för energiprodukter som levereras för användning som flygbränsle och som bränsle för sjöfart inom gemenskapens farvatten bedömas i det fall en överenskommelse har uppnåtts om att införa åtgärder för att minska koldioxidutsläppen inom luftfarts- och sjöfartssektorn i Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) eller inom ramen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar.

Om inga framsteg uppnås på internationell nivå ska kommissionen lägga fram lagstiftningsförslag för att minska koldioxidutsläppen inom både sektorerna med beaktande av risken för koldioxidläckage och konkurrenskraften inom sektorn.

Motivering

Det är viktigt att alla beslut som rör sjöfarts- och luftfartssektorn fattas på internationell nivå för att undvika snedvridningar av konkurrensen och risken för koldioxidläckage.

Kommissionen bör göra allt för att uppnå en internationell överenskommelse, men om detta misslyckas måste kommissionen föreslå lämpliga lagstiftningsåtgärder.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Ändring av direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet
Referensnummer	KOM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ECON 10.5.2011
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 10.5.2011
Föredragande Utnämning	Brian Simpson 22.5.2011
Tidigare föredragande	Sabine Wils
Behandling i utskott	11.10.2011 21.11.2011
Antagande	22.11.2011
Slutomröstning: resultat	+: 31 -: 9 0: 1
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Philip Bradbourn, Michel Dantin, Wolf Klinz, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils