Europa-Parlamentet
2024-2029

Økonomi- og Valutaudvalget

2021/0213(CNS)

23.6.2025

ÆNDRINGSFORSLAG
102 - 199

Udkast til betænkning
Johan Van Overtveldt
(PE770.060v01-00)

Omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning)

Forslag til direktiv
(COM(2021)0563 – C9-0362/2021 – 2021/0213(CNS))

Ændringsforslag 102
Sirpa Pietikäinen

Forslag til direktiv
Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(1a) Beslutninger om beskatning hører under medlemsstaternes kompetenceområde, og de har suverænitet på dette område. EU-traktaterne og dermed kompetencerne har dog ikke udviklet sig i overensstemmelse med Europas aktuelle fokus, og da klima- og energitemaerne er kernen i den nuværende EU-lovgivning ligesom kompetencer, er det berettiget at regulere ud fra et harmoniseret europæisk perspektiv for at tackle den overhængende trussel fra klimaændringer og overskridelsen af planetens begrænsninger. Europa har brug for en fuldt ud harmoniseret videnskabeligt baseret ramme for energibeskatning. Efter samme tankegang som i emissionshandelssystemet (EU ETS) er beskatningen af fossilbaseret energi nødt til at stige gradvist i løbet af det næste årti og pålægge en afgift på 40-80 % på fossilbaserede og miljøskadelige energikilder. Dette vil også muliggøre en hårdt tiltrængt omlægning af langsigtede investeringer til vedvarende energi og fremskynde omstillingen, samtidig med at der skabes retssikkerhed for selskaber og virksomheder.

Or. en

Ændringsforslag 103
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(1a) Revisionen af energibeskatningsdirektivet er afgørende for at sikre, at beskatningspolitikken i Unionen bidrager effektivt til målene i den europæiske grønne pagt, en socialt retfærdig grøn omstilling og et velfungerende indre marked, der bidrager til Unionens økonomiske vækst. Den nuværende ramme, der er baseret på forældede referencer og inkonsekvente minimumssatser, har ført til væsentlige forvridninger på det indre marked og afspejler ikke de reelle miljø- og sundhedsomkostninger ved energiforbrug. Et moderniseret energibeskatningssystem, der er baseret på energiindhold og miljøpræstationer, er nødvendigt for at give klare prissignaler, støtte bæredygtig økonomisk vækst og skabe lige vilkår for rene teknologier og europæisk industri.

Or. en

Ændringsforslag 104
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 1 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(1b) Selv om energipriserne for nylig er faldet fra toppunktet i 2022, står mange husholdninger og virksomheder fortsat over for udfordringer med hensyn til prisoverkommelighed på grund af vedvarende prisvolatilitet og inflationspres. Det er opmuntrende, at omkostningerne ved bæredygtige energiteknologier såsom sol- og vindenergi er faldet betydeligt i de seneste år, og at disse kilder er mindre udsat for globale brændstofprischok, men også

medfører langt lavere sundheds- og miljøomkostninger sammenlignet med fossile brændstoffer.

Or. en

Ændringsforslag 105
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 1 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(1c) En styrkelse af europæisk energisuverænitet kræver en reduktion af den strukturelle afhængighed af importerede fossile brændstoffer. Tilpasning af minimumsafgiftssatserne til energiprodukternes kulstofindhold kan fremskynde overgangen til indenlandsk produceret vedvarende energi og dermed øge den strategiske autonomi og modstandsdygtighed på tværs af medlemsstaterne.

Or. en

Ændringsforslag 106
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 1 d (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(1d) Selv om afgørelser om beskatning henhører under medlemsstaternes kompetence, har Unionen i henhold til artikel 113 i TEUF beføjelse til at harmonisere indirekte skatter, hvor det er nødvendigt for det indre markeds funktion. Sådanne foranstaltninger skal overholde nærhedsprincippet, proportionalitetsprincippet og

effektivitetsprincippet.

Or. en

Ændringsforslag 107
Kira Marie Peter-Hansen
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til direktiv
Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(2a) Det primære mål med energibeskatning er miljømæssigt, nemlig en ændring af forbrugs- og investeringsmønstre. Et sekundært, men vigtigt mål er indtægtsskabelse. Søger man andre politiske mål gennem energibeskatning, kan det få negative virkninger for de primære og sekundære mål. Selv om energibeskatning kan virke omfordelende, er det ikke et fordelingspolitisk instrument.

Or. en

Ændringsforslag 108
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(2a) Det primære mål med energibeskatning er miljømæssigt, nemlig en ændring af forbrugs- og investeringsmønstre. Ændringer i energibeskatningen kan imidlertid få omfordelende virkninger ved at indvirke på de mest sårbare husholdninger og energifattige husholdninger. Det bør der i direktivet tages hensyn til for at undgå en

forværring af uligheder.

Or. en

Ændringsforslag 109
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Der er behov for at sikre, at tydelige beskatningsregler for energiprodukter og elektricitet fortsat bidrager til et velfungerende indre marked og samtidig imødegår klima- og miljøudfordringerne i forbindelse med Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[28]***. Hvis beskatningen af motorbrændstof, brændsel*** til ***opvarmning og elektricitet*** i ***højere grad afspejler disses miljø-*** og ***sundhedsmæssige virkninger, kan energibeskatning bidrage til at opfylde ambitionen*** om ***senest i 2030*** at ***have reduceret nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990 samt til målet om nulforurening via gennemførelse af princippet*** om***, at forureneren betaler***. Energibeskatningens bidrag til at nå disse mål er blevet godkendt ved Rådets konklusioner om EU's energibeskatningsramme***[29]***.	(3) Der er behov for at sikre, at tydelige beskatningsregler for energiprodukter og elektricitet fortsat bidrager til et velfungerende indre marked og samtidig imødegår klima- og miljøudfordringerne i forbindelse med Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[28] ***og lovgivningsforslagene i forbindelse hermed***. ***Energibeskatning kan bidrage betydeligt til ambitionen om at reducere nettodrivhusgasemissionerne i overensstemmelse med klimaloven, opfyldelsen af målene for vedvarende energi og energieffektivitet samt målet om nulforurening gennem gennemførelse af princippet om, at forureneren betaler, ved at sikre, at beskatningen af motorbrændstof, brændsel til opvarmning og elektricitet fuldstændigt afspejler disses miljø-, sundhedsmæssige og biodiversitetsmæssige virkninger og giver et tilstrækkeligt signal om høje priser til forbrugere og selskaber***. Energibeskatningens bidrag til at nå disse mål er blevet godkendt ved Rådets konklusioner om EU's energibeskatningsramme[29].
[28] COM(2019) 640 final af 11.12.2019.	[28] COM(2019) 640/3 final af 11.12.2019.
[29] 14861/19 af 5.12.2019.	[29] 14861/19 af 5.12.2019.

Or. en

Ændringsforslag 110
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Der er behov for at sikre, at tydelige beskatningsregler for energiprodukter og elektricitet fortsat bidrager til et velfungerende indre marked og samtidig imødegår klima- og miljøudfordringerne i forbindelse med Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[28]. ***Hvis beskatningen af motorbrændstof***, ***brændsel til opvarmning*** og ***elektricitet i højere grad afspejler disses miljø- og sundhedsmæssige virkninger, kan*** energibeskatning bidrage til at ***opfylde ambitionen om senest*** i ***2030 at have reduceret nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990*** samt til målet om nulforurening via gennemførelse af princippet om, at forureneren betaler. Energibeskatningens bidrag til at nå disse mål er blevet godkendt ved Rådets konklusioner om EU's energibeskatningsramme[29].	(3) Der er behov for at sikre, at tydelige beskatningsregler for energiprodukter og elektricitet fortsat bidrager til et velfungerende indre marked og samtidig imødegår klima- og miljøudfordringerne i forbindelse med Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[28]. ***Samtidig med at det sikres, at alle husholdninger i Unionen, og navnlig dem med lavere indkomst, har adgang til disse produkter.*** Energibeskatning ***bør*** bidrage til at ***reducere drivhusgasemissionerne*** i ***overensstemmelse med EU's klimalovgivning, opnåelsen af målene for vedvarende energi og energieffektivitet*** samt til målet om nulforurening via gennemførelse af princippet om, at forureneren betaler***, ved at sikre, at beskatning af motorbrændstof, brændsel til opvarmning og elektricitet afspejler disses reelle virkninger på miljø, sundhed og biodiversitet***. Energibeskatningens bidrag til at nå disse mål er blevet godkendt ved Rådets konklusioner om EU's energibeskatningsramme[29].
[28] COM(2019) 640/3 final af 11.12.2019.	[28] COM(2019) 640/3 final af 11.12.2019.
[29] 14861/19 af 5.12.2019.	[29] 14861/19 af 5.12.2019.

Or. en

Ændringsforslag 111
Marco Falcone

Forslag til direktiv
Betragtning l 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3a) Øregioner, perifere regioner og afsidesliggende regioner havde ikke andre alternativer end at opbygge deres økonomiske konkurrenceevne med støtte fra effektive lufttransporttjenester, som har fremmet og muliggjort vigtige økonomiske strømme og andre drivkræfter for økonomisk udvikling. Forbedrede luftfartsforbindelser har ud over fordelene for lufttransportnetværkenes umiddelbare brugere medført øgede økonomiske fordele. Ud over de fordele, der kan betragtes som de direkte økonomiske fordele ved luftfart, fungerer luftfartsforbindelser mellem medlemsstater som en afgørende katalysator for økonomisk vækst og social velfærd. Luftfartsforbindelser, der forbinder centralt beliggende medlemsstater med øregioner, perifere regioner og afsidesliggende regioner leverer fortsat et afgørende bidrag til den økonomiske vækst. I denne optik bør den berørte medlemsstat i forbindelse med fastsættelsen af afgifterne på flybrændstoffer kunne træffe afgørelse om særlige foranstaltninger med henblik på at holde prisen på flybilletter nede, navnlig for at sikre adgangen til og den territoriale kontinuitet i disse regioner.

Or. it

Ændringsforslag 112
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3a) Det er afgørende, at dette direktiv gennemfører de principper, der stammer

fra Unionens strategi for integration af energisystemer, således at det i bestemmelserne afspejler den kaskadeordnede prioritering af først at fremme energieffektivitet og energibesparelser i hele økonomien, derefter direkte elektrificering baseret på vedvarende energikilder og – med hensyn til de anvendelser, der ikke kan afbødes på anden vis – brugen af brændstoffer baseret på bæredygtig vedvarende energi samt øget anvendelse af varme og lagring for at fremme yderligere integration på tværs af sektorer og dermed støtte energiomstillingen og øge borgernes deltagelse, samtidig med at omkostningerne for de europæiske myndigheder og de europæiske borgere holdes på et rimeligt niveau.

Or. en

Ændringsforslag 113
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Forslag til direktiv
Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3a) Isolerede og perifere regioner, regioner i den yderste periferi og fjerntliggende regioner har ikke mange andre alternativer end at opbygge deres økonomiske konkurrenceevne på basis af lufttransport, der giver mulighed for og fremmer afgørende økonomiske bevægelser og andre drivfaktorer for økonomisk udvikling. Forbedrede luftfartsforbindelser har medført øgede økonomiske fordele, der rækker længere end de umiddelbare fordele ved brug af lufttransportnetværk. Indtil der er mere miljøvenlige alternativer til rådighed, vil isolerede, perifere og fjerntliggende regioner dog være ugunstigt stillet i

sammenligning med de centrale regioner.

Or. en

Ændringsforslag 114
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3a) Lufttransport spiller en vigtig rolle med hensyn til at sikre territorial samhørighed og tilgængelighed for perifere områder, bjergområder, øområder, tyndt befolkede områder og regioner i den yderste periferi. Bedre og økonomisk overkommelig konnektivitet kan støtte økonomisk udvikling og social inklusion i disse områder. Samtidig kræver miljøhensyn en afbalanceret tilgang, der sikrer væsentlige forbindelser og samtidig tilskynder til mere bæredygtige transportformer, hvor det er muligt.

Or. en

Ændringsforslag 115
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Forslag til direktiv
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) ***Miljøbeskatning*** kan for medlemsstaterne være et omkostningseffektivt middel til at opnå de tilstræbte drivhusgasreduktioner**.** Et ***velfungerende indre marked kræver,*** at ***der fastsættes fælles regler for denne beskatning***.	(4) ***Beskatning af energiprodukter og elektricitet*** kan for medlemsstaterne ***og dermed for Unionen som helhed,*** være et omkostningseffektivt middel til at opnå de tilstræbte drivhusgasreduktioner ***såvel som et incitament til energiuafhængighed og til at anspore til ibrugtagning af ikkefossile energikilder***. Et velfungerende

indre marked kræver, at der fastsættes fælles regler***, der er afpasset efter de enkelte medlemsstaters særegne socioøkonomiske forhold***.

Or. en

Ændringsforslag 116
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Forslag til direktiv
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Miljøbeskatning kan for medlemsstaterne være et omkostningseffektivt middel til at opnå de tilstræbte drivhusgasreduktioner. Et velfungerende indre marked kræver, at der fastsættes fælles regler for denne beskatning.	(4) Miljøbeskatning kan for medlemsstaterne være et omkostningseffektivt middel til at opnå de tilstræbte drivhusgasreduktioner. Et velfungerende indre marked kræver, at der fastsættes fælles regler for denne beskatning, ***samtidig med, at man bevarer medlemsstaternes fleksibilitet over beskatningsbeføjelserne, ikke mindst med hensyn til fremme af økonomisk og social udvikling af staternes isolerede og perifere regioner, regioner i den yderste periferi og fjerntliggende regioner***.

Or. en

Ændringsforslag 117
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Miljøbeskatning ***kan*** for ***medlemsstaterne være*** et omkostningseffektivt middel til at opnå de tilstræbte drivhusgasreduktioner. Et velfungerende indre marked kræver, at der	(4) Miljøbeskatning ***er*** for ***Unionen og medlemsstaterne*** et omkostningseffektivt middel til at ***blive energimæssigt uafhængig og*** opnå de tilstræbte drivhusgasreduktioner***, forbedre***

fastsættes fælles regler for denne beskatning.	***energibesparelser og energieffektivitet og samtidig fremskynde anvendelsen af vedvarende energikilder***. Et velfungerende indre marked kræver, at der fastsættes fælles regler for denne beskatning.

Or. en

Ændringsforslag 118
Sirpa Pietikäinen

Forslag til direktiv
Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(4a) Brint er en af de mest lovende muligheder for dekarbonisering af energiprodukter, både på industrielt plan og på forbrugerplan. Dette direktiv bør derfor sende et klart markedssignal til fordel for grøn brint, og reducere omkostningerne og øge tilgængeligheden heraf.

Or. en

Ændringsforslag 119
Sirpa Pietikäinen

Forslag til direktiv
Betragtning 4 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(4b) Navnlig med hensyn til dekarboniseringen af bilindustrien vil grøn brint spille en afgørende rolle. Det er derfor afgørende at afbøde eventuelle forskelle i beskatning af grøn brint til køretøjer, uanset den anvendte teknologi, hvad enten i forbrændingsmotorer eller som brændselsceller.

Or. en

Ændringsforslag 120
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) Medlemsstaterne bør imidlertid have mulighed for at anvende energibeskatningen på motorbrændstof, brændsel til opvarmning og elektricitet til flere forskellige formål, som ikke nødvendigvis eller specifikt eller udelukkende er forbundet med reduktion af drivhusgasser.	(5) Medlemsstaterne bør imidlertid have mulighed for at anvende energibeskatningen på motorbrændstof, brændsel til opvarmning og elektricitet til flere forskellige formål, som ikke nødvendigvis eller specifikt eller udelukkende er forbundet med reduktion af drivhusgasser ***eller luftforurening***. ***Navnlig bør muligheden for at mindske afgiftsbyrden for lavindkomsthusholdninger, sårbare husholdninger og energifattige husholdninger sikres, navnlig når de er lejere.***

Or. en

Ændringsforslag 121
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) Medlemsstaterne bør imidlertid have mulighed for at anvende energibeskatningen på motorbrændstof, brændsel til opvarmning og elektricitet til flere forskellige formål, som ikke nødvendigvis eller specifikt eller udelukkende er forbundet med reduktion af drivhusgasser.	(5) Medlemsstaterne bør imidlertid have mulighed for at anvende energibeskatningen på motorbrændstof, brændsel til opvarmning og elektricitet til flere forskellige formål, som ikke nødvendigvis eller specifikt eller udelukkende er forbundet med reduktion af drivhusgasser***, såsom indtægtsskabelse***.

Or. en

Ændringsforslag 122
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(5a) Covid-19-pandemien og den geopolitiske udvikling i de seneste år har ændret energilandskabet i Unionen betydeligt og afsløret begrænsningerne ved en markedsramme, der blev udformet for flere årtier siden, hvor elproduktionen hovedsagelig var fossil og centraliseret. Den nuværende udformning af engrosmarkedet for elektricitet, hvor priserne ofte fastsættes af gasfyret produktion, har ført til prisvolatilitet og overpriser også for elektricitet fra vedvarende energikilder. Denne situation undergraver ren energis højere prisoverkommelighed og konkurrenceevne og kræver både nødforanstaltninger og strukturreformer. I den forbindelse bør Unionen arbejde hen imod en gradvis afkobling af priserne på elektricitet fra vedvarende energikilder fra gaspriserne på engrosmarkederne for at afspejle de reelle omkostninger ved forskellige energikilder, forbedre forbruger- og erhvervsbeskyttelsen og støtte omstillingen til en klimaneutral økonomi og til Unionens energiuafhængighed.

Or. en

Ændringsforslag 123
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) Betydelige forskelle mellem	(6) Betydelige forskelle mellem

medlemsstaternes energiafgiftssatser vil kunne vise sig at modarbejde et velfungerende indre marked.	medlemsstaternes energiafgiftssatser vil kunne vise sig at modarbejde et velfungerende indre marked ***såvel som opfyldelsen af klima- og energimålene***. ***Den Europæiske Revisionsret konstaterede også, at afgiftssatserne for energikilder ikke afspejler deres drivhusgasemissioner i Den Europæiske Union. Hertil kommer, at prisen på energiprodukter ikke afspejlede de miljømæssige omkostninger ved emissioner.***

Or. en

Ændringsforslag 124
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Forslag til direktiv
Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(7a) For isolerede regioner, der ikke har forbindelse i form af landevej, tog eller bro med det europæiske fastland, og perifere regioner, regioner i den yderste periferi og fjerntliggende regioner, navnlig regioner med en økonomi, der er meget afhængig af turisme, bør man frafalde kravet om afgift på flybrændstof for flyvninger til og fra disse regioner i de første fem år, og afgiften bør derefter øges i fem lige store årlige trin over de følgende fem år, til den når de niveauer, der er opnået for alle flyvninger ved udløbet af tiårsperioden. Der bør tages alle forholdsregler for at forhindre konkurrenceforvridning i forbindelse med brugen af flybrændstof.

Or. en

Begrundelse

Den foreslåede afgift på flybrændstof vil i høj grad påvirke konkurrenceevnen i isolerede,

perifere og fjerntliggende regioner, som ikke har alternative veje, jernbaner eller broer til at opretholde forbindelserne med det europæiske fastland, navnlig når turismen tegner sig for en betydelig del af deres økonomi. Sådanne områder skal have et pusterum (på fem år), således at de får en chance for at opretholde en vis grad af konkurrenceevne, inden der begynder at blive indført afgifter på det flybrændstof, der anvendes til at nå dem ad luftvejen. Afgiftssatserne vil så fra det sjette år på fem år nå de samme satser, der gælder for alle andre områder i Unionen.

Ændringsforslag 125
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Forslag til direktiv
Betragtning 7 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(7b) For at sikre et passende konnektivitetsniveau til øer og regioner i den yderste periferi til overkommelige priser giver forordning 2023/1805 om anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport medlemsstaterne generel mulighed for at undtage sejladser, der udføres af andre passagerskibe end krydstogtskibe, til øer med færre end 200 000 faste indbyggere og til indenrigsfart til øer, som udføres inden for rammerne af en kontrakt om offentlig tjeneste eller er omfattet af en forpligtelse til offentlig tjeneste.

Or. en

Ændringsforslag 126
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(8a) Der er et akut behov for en indsats for at tackle klimaændringer og miljøudfordringer, for at begrænse den

globale opvarmning til 1,5 °C for derved at begrænse klimaændringernes påvirkning af kloden og dermed af fiskeri og akvakultur til det mindst negative scenario. EU har forpligtet sig til at nå sit mål med nulemission af drivhusgasser senest i 2050 som bekræftet i den europæiske grønne pagt.

Or. en

Ændringsforslag 127
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 8 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(8b) Klimaændringerne påvirker havmiljøet på globalt plan og er en stadig større stressfaktor for økosystemer, som allerede er udsat for mange forskellige former for pres såsom forurening, tab af levesteder og biodiversitet.

Or. en

Ændringsforslag 128
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 8 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(8c) Stigende havtemperaturer er et problem, der påvirker adskillige havområder i Europa, og hvis virkninger mærkes af alle slags fiskere overalt i sektoren.

Or. en

Ændringsforslag 129
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) Medlemsstaterne bør også til enhver tid respektere den i bilaget fastsatte rangordning af minimumsafgiftssatserne for de forskellige produkter for hver enkelt anvendelse med henblik på at sikre en afgiftsstruktur, der er tilpasset miljøhensyn. ***Minimumsafgiftssatserne bør tilpasses automatisk hvert år for at tage hensyn til udviklingen i deres reelle værdi med henblik på at bevare det nuværende niveau for harmonisering af satserne og dermed mindske den volatilitet, som energi- og fødevarepriserne forårsager. Denne tilpasning bør foretages på grundlag af ændringerne i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks, eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggjort af Eurostat.***	(11) Medlemsstaterne bør også til enhver tid respektere den i bilaget fastsatte rangordning af minimumsafgiftssatserne for de forskellige produkter for hver enkelt anvendelse med henblik på at sikre en afgiftsstruktur, der er tilpasset miljøhensyn.

Or. en

Ændringsforslag 130
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af visse bestemmelser om visse produkter eller anvendelser ***er*** der behov for en overgangsperiode.	(12) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af visse bestemmelser om visse produkter eller anvendelser ***kan*** der ***være*** behov for en overgangsperiode. ***Dog kræver klimakrisen en hurtig gennemførelse af foranstaltningerne i dette direktiv.***

Or. en

Ændringsforslag 131
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af visse bestemmelser om visse produkter eller anvendelser ***er*** der behov for en overgangsperiode.	(12) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af visse bestemmelser om visse produkter eller anvendelser ***kan*** der ***være*** behov for en overgangsperiode.

Or. en

Ændringsforslag 132
Fernando Navarrete Rojas

Forslag til direktiv
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13a) EU's emissionshandelssystem (ETS1 og ETS2), der er oprettet ved direktiv 2003/87/EF og direktiv (EU) 2023/959, indeholder solide markedsbaserede mekanismer til internalisering af kulstofomkostningerne ved forbrug af fossile brændstoffer på tværs af sektorer, herunder energi, industri, luftfart, søtransport, bygninger og vejtransport, og sikrer en gradvis reduktion af drivhusgasemissionerne i overensstemmelse med Unionens 2050-mål om klimaneutralitet. For at gøre disse systemer så effektive som muligt og sikre Unionens sociale og økonomiske struktur er det bydende nødvendigt at fjerne overlappende skattemæssige foranstaltninger, der beskatter den samme miljømæssige eksternalitet, og dermed lette den samlede byrde for borgere og virksomheder.

Or. en

Ændringsforslag 133
Fernando Navarrete Rojas

Forslag til direktiv
Betragtning 13 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13b) Overlapningen mellem ETS1 og ETS2's kulstofprissætning og energibeskatning i henhold til dette direktiv risikerer at blive pålagt dobbelt, hvilket i uforholdsmæssig grad påvirker husholdningerne og underminerer de europæiske virksomheders konkurrenceevne på tværs af industrier, transport og indenlandske sektorer. En sænkning af minimumsafgiftssatserne for energiprodukter og elektricitet, der effektivt er omfattet af ETS1 eller ETS2, er afgørende for at forhindre uforholdsmæssigt store omkostninger og sikre, at den grønne omstilling er økonomisk overkommelig og bæredygtig, og styrker ETS som et omfattende instrument til dekarbonisering.

Or. en

Ændringsforslag 134
Fernando Navarrete Rojas

Forslag til direktiv
Betragtning 13 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13c) Medlemsstaterne bør have fleksibilitet til at tilpasse energibeskatningen for ikke at forvride prissignalet fra den gældende ETS-kulstofpris (ETS1 eller ETS2). ETS-indtægterne er også energirelaterede og

bidrager til at skabe balance mellem dekarboniseringsmål og finanspolitiske mål, samtidig med at forbrugerne beskyttes mod prisudsving, og der sikres fair konkurrence på tværs af alle sektorer. Disse tilpasninger skal prioritere overkommelige priser for borgere og husholdninger og styrke Unionens globale konkurrenceevne under overholdelse af principperne om teknologisk neutralitet og markedsdrevet innovation, samtidig med at det sikres, at CO2-emissionsreduktionsmålet nås.

Or. en

Ændringsforslag 135
Fernando Navarrete Rojas

Forslag til direktiv
Betragtning 13 d (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13d) Unionens forpligtelse til en retfærdig omstilling kræver en retfærdig fordeling af klimapolitikkernes økonomiske virkninger. Ved at tilpasse energibeskatningen til ETS1 og ETS2 letter dette direktiv geninvestering af ETS-indtægter, herunder gennem den sociale klimafond og nationale klimainitiativer, for at yde direkte støtte til borgere og virksomheder, øge accepten og styrke det europæiske projekt.

Or. en

Ændringsforslag 136
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Afgiftsordninger, der indføres i forbindelse med gennemførelsen af disse ***EU -bestemmelser*** for beskatning af energiprodukter og elektricitet, henhører under de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne kan i den forbindelse vælge ikke at øge den samlede afgiftsbyrde, hvis de vurderer, at gennemførelsen af et sådant princip om afgiftsneutralitet kan bidrage til omstrukturering og modernisering af deres afgiftssystemer ved at tilskynde til adfærd, der fremmer øget miljøbeskyttelse og større anvendelse af arbejdskraft.	(14) Afgiftsordninger, der indføres i forbindelse med gennemførelsen af disse EU-bestemmelser for beskatning af energiprodukter og elektricitet, henhører under de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne kan i den forbindelse vælge ikke at øge den samlede afgiftsbyrde, hvis de vurderer, at gennemførelsen af et sådant princip om afgiftsneutralitet kan bidrage til omstrukturering og modernisering af deres afgiftssystemer ved at tilskynde til adfærd, der fremmer øget miljøbeskyttelse***, herunder ved at tilskynde til udbredelse af vedvarende energi,*** og større anvendelse af arbejdskraft. ***Der opfordres på det kraftigste til at udforme skattesystemet på en sådan måde, at energibeskatningsdirektivets mulige regressive karakter kompenseres gennem en stærk progressiv skatteordning sammen med omfordelingspolitikker.***

Or. en

Ændringsforslag 137
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Afgiftsordninger, der indføres i forbindelse med gennemførelsen af disse ***EU -bestemmelser*** for beskatning af energiprodukter og elektricitet, henhører under de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne kan i den forbindelse vælge ikke at øge den samlede afgiftsbyrde, hvis de vurderer, at gennemførelsen af et sådant princip om afgiftsneutralitet kan bidrage til	(14) Afgiftsordninger, der indføres i forbindelse med gennemførelsen af disse EU-bestemmelser for beskatning af energiprodukter og elektricitet, henhører under de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne kan i den forbindelse vælge ikke at øge den samlede afgiftsbyrde, hvis de vurderer, at gennemførelsen af et sådant princip om afgiftsneutralitet kan bidrage til

omstrukturering og modernisering af deres afgiftssystemer ved at tilskynde til adfærd, der fremmer øget miljøbeskyttelse og større anvendelse af arbejdskraft.	omstrukturering og modernisering af deres afgiftssystemer ved at tilskynde til adfærd, der fremmer øget miljøbeskyttelse***, herunder ved at tilskynde til energieffektivitet og udbredelse af vedvarende energi*** og større anvendelse af arbejdskraft. ***Der bør kraftigt tilskyndes til at udforme skattesystemet på en måde, der effektivt forebygger transportfattigdom.***

Or. en

Ændringsforslag 138
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Afgiftsordninger, der indføres i forbindelse med gennemførelsen af disse EU -bestemmelser for beskatning af energiprodukter og elektricitet, henhører under de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne kan i den forbindelse vælge ikke at øge den samlede afgiftsbyrde, hvis de vurderer, at gennemførelsen af et sådant princip om afgiftsneutralitet kan bidrage til omstrukturering og modernisering af deres afgiftssystemer ved at tilskynde til adfærd, der fremmer øget miljøbeskyttelse og større anvendelse af arbejdskraft.	(14) Afgiftsordninger, der indføres i forbindelse med gennemførelsen af disse EU-bestemmelser for beskatning af energiprodukter og elektricitet, henhører under de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne kan i den forbindelse vælge ikke at øge den samlede afgiftsbyrde, hvis de vurderer, at gennemførelsen af et sådant princip om afgiftsneutralitet kan bidrage til omstrukturering og modernisering af deres afgiftssystemer ved at tilskynde til adfærd, der fremmer øget miljøbeskyttelse og større anvendelse af arbejdskraft. ***Afgiftssystemet bør udformes på en måde, der forhindrer en negativ indvirkning på lavindkomsthusholdninger, navnlig på lejere.***

Or. en

Ændringsforslag 139
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(14a) De gennemsnitlige virkninger af det nuværende forslag på velfærden anslås at være meget begrænsede i alle medlemsstater. Idet elektricitet udgør en stor del af udgifterne for husholdninger med lav indkomst, har de foreslåede nedsættelser af elafgiften betydelige progressive virkninger på tværs af den EU-dækkende distribution og distributionen i alle de medlemsstater, der vil være nødt til at anvende dem.

Or. en

Ændringsforslag 140
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Energipriser er vigtige elementer i Unionens energi-, transport- og miljøpolitik.	(15) Energipriser er vigtige elementer i Unionens energi-, transport- og miljøpolitik. ***Minder hvad angår høje energipriser som følge af volatilitet på de internationale markeder for fossile brændstoffer om, at medlemsstaterne kunne afbøde stigningen i detailpriserne for sårbare husholdninger og mikrovirksomheder ved bl.a. at sænke skatter og afgifter på forbrugernes energiregninger som fastsat i direktivet om det indre marked for elektricitet (EU) 2019/944, som det også erindres om i Kommissionens meddelelse af 13. oktober 2021 om håndtering af stigende energipriser: en værktøjskasse for handling og støtte.***

Or. en

Ændringsforslag 141
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Muligheden for at anvende differentierede nationale afgiftssatser på det samme produkt bør være til stede under visse omstændigheder, når foranstaltningen har til hensigt at tillade lige adgang til disse produkter for alle husstande og at fremme offentlig transport.

Or. en

Ændringsforslag 142
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 17 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(17a) Energibeskatning bør kun gælde for det endelige forbrug, og hverken energiforbrug i energiværdikæden eller nogen form for omdannelse eller lagring bør beskattes. Dette princip bør gælde for alle former for energiomdannelsesprocesser og for energiprodukter og elektricitet, der anvendes til transport og lagring af energiprodukter og elektricitet. I denne forbindelse bør omdannelse forstås som en proces, hvor en energiform omdannes til en anden, f.eks. anvendelse af naturgas til produktion af elektricitet eller produktion af brint på grundlag af elektricitet eller naturgas.

Or. en

Ændringsforslag 143
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) Energiprodukter, der bruges som motorbrændstof ved visse former for anvendelse og som brændsel til opvarmning, beskattes normalt lavere end energiprodukter, der anvendes som brændstof i motorkøretøjer. Elektricitet bør altid være blandt de lavest beskattede energikilder for at fremme anvendelsen heraf, navnlig i transportsektoren. Med henblik herpå bør medlemsstaterne bestræbe sig på at anvende samme afgiftssats for elektricitet til opladning af elektriske køretøjer som den, der anvendes til opvarmningsformål, i det nødvendige tidsrum efter dette direktivs ikrafttræden.	(18) Energiprodukter, der bruges som motorbrændstof ved visse former for anvendelse og som brændsel til opvarmning, beskattes normalt lavere end energiprodukter, der anvendes som brændstof i motorkøretøjer. Elektricitet bør altid være blandt de lavest beskattede energikilder for at fremme anvendelsen heraf, navnlig i transportsektoren. Med henblik herpå bør medlemsstaterne bestræbe sig på at anvende samme afgiftssats for elektricitet til opladning af elektriske køretøjer som den, der anvendes til opvarmningsformål, i det nødvendige tidsrum efter dette direktivs ikrafttræden. ***I denne forbindelse bør Kommissionen udarbejde og vedtage en delegeret retsakt som supplement til dette direktiv ved en fælles certificeringsramme for angivelse af oprindelsen af den elektricitet, der forbruges.***

Or. en

Ændringsforslag 144
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) Energiprodukter, der bruges som motorbrændstof ved visse former for anvendelse og som brændsel til opvarmning, beskattes normalt lavere end energiprodukter, der anvendes som	(18) Energiprodukter, der bruges som motorbrændstof ved visse former for anvendelse og som brændsel til opvarmning, beskattes normalt lavere end energiprodukter, der anvendes som

brændstof i motorkøretøjer. Elektricitet bør altid være blandt de lavest beskattede energikilder for at fremme anvendelsen heraf, ***navnlig*** i transportsektoren. Med henblik herpå bør medlemsstaterne bestræbe sig på at anvende samme afgiftssats for elektricitet til opladning af elektriske køretøjer som den, der anvendes til ***opvarmningsformål***, i det nødvendige tidsrum efter dette direktivs ikrafttræden.	brændstof i motorkøretøjer. Elektricitet bør altid være blandt de lavest beskattede energikilder for at fremme anvendelsen heraf, ***herunder*** i transportsektoren ***og til opvarmning og køling***. Med henblik herpå bør medlemsstaterne bestræbe sig på at anvende samme afgiftssats for elektricitet til opladning af elektriske køretøjer som den, der anvendes til ***opvarmnings- og kølingsformål***, i det nødvendige tidsrum efter dette direktivs ikrafttræden.

Or. en

Ændringsforslag 145
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Energiprodukter skal generelt være underlagt EU- regler, når de anvendes som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof. ***Det er derfor i overensstemmelse med afgiftsordningens karakter og logik, at reglerne ikke omfatter dobbelt anvendelse af energiprodukter og anvendelse af energiprodukter til andet end brændsel til opvarmning eller motorbrændstof.*** Elektricitet, der anvendes til lignende formål, behandles på samme måde.	(20) Energiprodukter skal generelt være underlagt EU-regler, når de anvendes som brændsel til opvarmning eller motorbrændstof. Elektricitet, der anvendes til lignende formål, behandles på samme måde.

Or. en

Ændringsforslag 146
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) Luftfartens klimapåvirkning er længe blevet fastslået af det videnskabelige samfund og navnlig af Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer, i det mindste siden dets særberetning fra 1999 om luftfart og den globale atmosfære1a. I modsætning til andre sektorer, der udleder drivhusgasser, har luftfarten desuden oplevet en betydelig stigning i mængden, og dens samlede emissioner er derfor fordoblet i de sidste tre årtier og er steget med næsten 28 % siden 2013 alene i Europa. Nylige data tyder på, at mindst halvdelen af alle disse emissioner kun genereres af 1 % af verdens befolkning og hovedsagelig af den del, der har de højeste indkomster. I en nylig undersøgelse1b af EASA påpeges det endvidere, at ikke-CO2-emissionerne kan have en klimapåvirkning, der er mindst dobbelt så stor som CO2-emissionerne alene. Det er hovedsagelig sammensætningen af de fossile brændstoffer, der i dag anvendes i stor udstrækning i sektoren, der er ansvarlig for disse klimapåvirkninger, og der er derfor et presserende behov for, at de internaliseres gennem passende beskatning. Indførelsen af en afgift på flybrændstof for flyvninger inden for EU bør være et yderligere incitament til at undgå de såkaldte "spøgelsesflyvninger", idet den supplerer de nødvendige foranstaltninger, der skal træffes i forbindelse med revisionen af forordningen om ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne, og som effektivt forhindrer sådanne tomme eller næsten tomme flyvninger.
	Or. en

Ændringsforslag 147
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo

Díaz

Forslag til direktiv
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) Opretholdelse af fritagelser for energiprodukter, der anvendes i luft- og søfart, bortset fra til ikke-erhvervsmæssige private formål, er afgørende for at forhindre kulstoflækage, respektere internationale aftaler såsom dem, der er indgået inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart og Den Internationale Søfartsorganisation, og undgå markedsforvridninger, der kan underminere effektiviteten af Unionens politikker. Disse fritagelser beskytter EU-selskabers konkurrencemæssige stilling og forhindrer incitamenter til flytning til jurisdiktioner med mindre strenge regler, samtidig med at medlemsstaterne bevarer fleksibiliteten til at anvende begrænset beskatning, hvis det er foreneligt med internationale forpligtelser og Unionens mål.

Or. en

Ændringsforslag 148
Enikő Győri

Forslag til direktiv
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) I betragtning af de forskellige geografiske forhold i visse medlemsstater, hvor naturgas spiller en afgørende rolle med hensyn til at sikre en stabil og sikker energiforsyning, er det nødvendigt at opretholde afgiftsniveauet for naturgas på en rimelig minimumstærskel. Denne tilgang støtter beskyttelsen af

energisikkerheden og den uafbrudte levering af energi til forbrugerne i disse regioner.

Or. en

Ændringsforslag 149
Anouk Van Brug, Gilles Boyer

Forslag til direktiv
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) For at opretholde lige konkurrencevilkår og forhindre både forretnings- og kulstoflækage beskattes den mængde brændstof, der anvendes til sejlads i EU-farvande, snarere end mængden af svær olie, der bunkres i EU-havne.

Or. en

Begrundelse

For at forhindre kulstoflækage og virksomhedslækage bør vi ikke beskatte mængden af svær olie, der bunkres i EU-havne, men den mængde brændstof, der anvendes i EU's farvande. Derfor fjernes incitamentet til at bunkre uden for EU, da alle skibe skal betale deres rimelige andel af brændstofafgiften. Desuden bibeholdes incitamentet til at gå over til at anvende mere bæredygtige alternative brændstoffer. Den tekniske gennemførelse vil blive uddelegeret til Europa-Kommissionen.

Ændringsforslag 150
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) Der forekommer ofte store udsving i energipriserne. Et godt eksempel er Ruslands invasion af Ukraine den 24.

februar 2022, der førte til voldsomt stigende energipriser i hele Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 151
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Forslag til direktiv
Betragtning 20 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20b) Indførelsen af en ny brændstofafgift for fiskeriet ville give EU's fiskerisektor en konkurrencemæssig ulempe i forhold til andre landes flåder, der anvender lavere brændstofpriser og -afgifter, hvilket yderligere hæmmer opnåelsen af de hårdt tiltrængte lige konkurrencevilkår. Det bør også tages i betragtning, at fiskeriet også står over for reguleringsmæssige begrænsninger, der hindrer deres omstilling til bæredygtige alternative brændstoffer. Desuden vil ikkeindustrielle fiskerfartøjer blive særlig hårdt ramt af denne afgift, da de ikke har mulighed for at tanke op i havne med lavere brændstofpriser. Desuden er det vigtigt at tage hensyn til den dekarboniseringsindsats, der allerede er blevet gjort af EU's fiskerflåde, som har reduceret sit brændstofforbrug og CO2-emissionerne med 31 % mellem 2009 og 2022.

Or. en

Ændringsforslag 152
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 20 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20b) Flyvning er væsentligt mere energiintensiv end andre transportformer, og det bør beskattes tilsvarende. Selv om der muligvis ikke er nogen gode alternativer til fly til rejser til og fra perifere områder, bjergområder, øområder, tyndt befolkede områder og regioner i den yderste periferi, er en fordelagtig skatteordning for luftfart ikke nødvendigvis det bedste politiske redskab på disse områder på lang sigt. Alt efter tilfældet bør regeringerne i stedet anvende indtægterne fra en skat på flybrændstof til at investere i og øge velfærdsniveauerne i disse regioner.

Or. en

Ændringsforslag 153
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Forslag til direktiv
Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(21) Unionen og medlemsstaterne har indgået multilaterale luftfarts- og lufttransportaftaler eller bilaterale aftaler med tredjelande. Disse aftaler indeholder bestemmelser om beskatning af flybrændstof. Flybrændstof har traditionelt været omfattet af en lempelig skatteordning. Behovet for at forfølge direktivets mål gør det påkrævet, at energiprodukter og elektricitet, der leveres til luftfart (undtagen fragtflyvning) inden for EU, bør beskattes, medmindre andet gælder i henhold til internationale aftaler. I mangel af mere effektive alternativer er det fortsat nødvendigt at fritage brændstof, der anvendes til	***udgår***

fragtflyvninger.

Or. en

Ændringsforslag 154
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(21) Unionen og medlemsstaterne har indgået multilaterale luftfarts- og lufttransportaftaler eller bilaterale aftaler med tredjelande. Disse aftaler indeholder bestemmelser om beskatning af flybrændstof. Flybrændstof har traditionelt været omfattet af en lempelig skatteordning. Behovet for at forfølge direktivets mål gør det påkrævet, at energiprodukter og elektricitet, der leveres til luftfart ***(undtagen fragtflyvning)*** inden for EU, bør beskattes, medmindre andet gælder i henhold til internationale aftaler. I ***mangel*** af ***mere effektive alternativer er det fortsat nødvendigt at fritage brændstof***, der ***anvendes*** til ***fragtflyvninger***.	(21) Unionen og medlemsstaterne har indgået multilaterale luftfarts- og lufttransportaftaler eller bilaterale aftaler med tredjelande. Disse aftaler indeholder bestemmelser om beskatning af flybrændstof ***baseret på en fortolkning af de oprindelige bestemmelser i Chicagokonventionen angående international civil luftfart, som i 1944 dannede grundlag for Organisationen for International Civil Luftfart. Den eneste udtrykkelige begrænsning af brændstofbeskatningen i artikel 24 i denne konvention henviser til brændstof, der allerede findes i tanken ved landing, for at undgå dobbeltbeskatning, men ikke udtrykkeligt til yderligere tanket indhold***. Flybrændstof har traditionelt været omfattet af en lempelig skatteordning. Behovet for at forfølge direktivets mål gør det påkrævet, at energiprodukter og elektricitet, der leveres til luftfart inden for EU, bør beskattes, medmindre andet gælder i henhold til internationale aftaler. ***I forbindelse med fremtidige revisioner af sådanne internationale luftfartsaftaler bør de nuværende smuthuller, der giver mulighed for fritagelse for afgifter på jetbrændstof for flyvninger, der afgår fra eller ankommer til EU-lufthavne, fjernes***.

Or. en

Ændringsforslag 155
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(21) Unionen og medlemsstaterne har indgået multilaterale luftfarts- og lufttransportaftaler eller bilaterale aftaler med tredjelande. Disse aftaler indeholder bestemmelser om beskatning af flybrændstof. Flybrændstof har traditionelt været omfattet af en lempelig skatteordning. Behovet for at forfølge direktivets mål gør det påkrævet, at energiprodukter og elektricitet, der leveres til luftfart (undtagen fragtflyvning) inden for EU, bør beskattes, medmindre andet gælder i henhold til internationale aftaler. I mangel af mere effektive alternativer er det fortsat nødvendigt at fritage brændstof, der anvendes til fragtflyvninger.	(21) Unionen og medlemsstaterne har indgået multilaterale luftfarts- og lufttransportaftaler eller bilaterale aftaler med tredjelande. Disse aftaler indeholder bestemmelser om beskatning af flybrændstof. Flybrændstof har traditionelt været omfattet af en lempelig skatteordning. Behovet for at forfølge direktivets mål gør det påkrævet, at energiprodukter og elektricitet, der leveres til luftfart (undtagen fragtflyvning) inden for EU, bør beskattes, medmindre andet gælder i henhold til internationale aftaler. I mangel af mere effektive alternativer er det fortsat nødvendigt at fritage brændstof, der anvendes til fragtflyvninger. ***Det samme gælder for skibsfarten, der er en af de mest energieffektive transportformer, og som er afgørende for at tilvejebringe europæisk konnektivitet. Nærskibsfarten inden for EU er særlig vigtig for at opretholde forbindelserne mellem øer og fjerntliggende regioner og det europæiske fastland.***

Or. en

Ændringsforslag 156
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Forslag til direktiv
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af dette direktiv vil minimumsafgiftssatserne for	***udgår***

motorbrændstof, der anvendes til ikkeforretningsflyvning og ikkefritidsflyvning inden for EU, blive nået gradvist over en overgangsperiode på ti år, mens bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet i ti år vil blive pålagt en minimumssats på nul. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til forretningsflyvning og fritidsflyvning inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.

Or. en

Ændringsforslag 157
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at sikre en ***gnidningsløs gennemførelse*** af ***dette direktiv vil*** minimumsafgiftssatserne for motorbrændstof, der anvendes til ***ikkeforretningsflyvning og ikkefritidsflyvning*** inden for EU, ***blive nået gradvist over en overgangsperiode på ti år***, mens ***bæredygtige alternative brændstoffer*** og elektricitet i ti år vil blive pålagt en minimumssats på nul. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til forretningsflyvning og fritidsflyvning inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.	(22) For at sikre en ***korrekt internalisering*** af ***de reelle omkostninger i luftfartssektoren og muliggøre lige vilkår med andre transportformer bør*** minimumsafgiftssatserne for motorbrændstof, der anvendes til ***flyvninger*** inden for EU, ***gennemføres straks***, mens ***avancerede biobrændstoffer, RFFNBO'er*** og elektricitet i ti år vil blive pålagt en minimumssats på nul***, herunder elektricitet, der leveres til stationær funktion og elektriske taxafunktioner på landjorden***. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til forretningsflyvning og fritidsflyvning inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne. ***Fragtflyvninger bør være underlagt de samme forpligtelser som andre flyvninger for ikke at skabe yderligere forvridninger af de lige vilkår, hvilket i sidste ende vil hindre målet om et***

skift i transportform til jernbanen, også for godstrafikken, som indført med Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 om strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet.

Or. en

Ændringsforslag 158
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af dette direktiv vil minimumsafgiftssatserne for motorbrændstof, der anvendes til ikkeforretningsflyvning og ikkefritidsflyvning inden for EU, blive ***nået gradvist over en overgangsperiode på ti år***, mens bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet i ti år vil blive pålagt en minimumssats på nul. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til forretningsflyvning og fritidsflyvning inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.	(22) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af dette direktiv vil minimumsafgiftssatserne for motorbrændstof, der anvendes til ikkeforretningsflyvning og ikkefritidsflyvning inden for EU, blive ***implementeret hurtigt***, mens bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet i ti år vil blive pålagt en minimumssats på nul. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til forretningsflyvning og fritidsflyvning inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne. ***Når der er jernbanealternativer til rådighed, bør fragtflyvninger være underlagt de samme forpligtelser som andre flyvninger for ikke at skabe yderligere forvridninger, hvilket ville hindre målet om et skift til jernbane.***

Or. en

Ændringsforslag 159
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af dette direktiv vil minimumsafgiftssatserne for motorbrændstof, der anvendes til ikkeforretningsflyvning og ikkefritidsflyvning inden for EU, blive nået gradvist over en overgangsperiode på ti år, mens bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet i ti år vil blive pålagt en minimumssats på nul. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til forretningsflyvning og fritidsflyvning inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.	(22) For at sikre en gnidningsløs gennemførelse af dette direktiv vil minimumsafgiftssatserne for motorbrændstof, der anvendes til ikkeforretningsflyvning og ikkefritidsflyvning inden for EU, blive nået gradvist over en overgangsperiode på ti år, mens bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet i ti år***, begyndende fire år efter at dette direktiv er trådt i kraft,*** vil blive pålagt en minimumssats på nul. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til forretningsflyvning og fritidsflyvning inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.

Or. en

Ændringsforslag 160
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 22 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(22a) Ifølge IPCC's særrapport om havet og kryosfæren i et klima i forandring er verdenshavet blevet stadig varmere siden 1970 og har optaget mere end 90 % af overskudsvarmen i klimasystemet, og gennem optagelsen af mere CO2 er havet undergået en stigende overfladeforsuring, og der er forekommet iltsvind fra overfladen og ned til 1 000 m. Ifølge data fra IMO og FAO har fiskefartøjer (herunder fiskefartøjer til ferskvandsfiskeri) forbrugt 53,9 millioner ton brændstof og udsendt 172,3 millioner ton CO2 (svarende til 0,5 % af verdens samlede CO2-emissioner det år), mens akvakultur tegnede sig for omtrent 0,45 %

af de globale drivhusgasemissioner i 2013.

Or. en

Ændringsforslag 161
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 22 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(22a) I betragtning af søfartens internationale karakter vil en global markedsbaseret foranstaltning være den bedste og mest effektive løsning. EU bør derfor yderligere øge presset på Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) for at opnå fremgang med hensyn til udviklingen af en sådan global markedsbaseret foranstaltning. EU-initiativer, der er rettet mod emissioner fra skibe, bør generelt være kompatible med IMO's indsats med henblik på at undgå kulstoflækage og udflytning af virksomhedsaktiviteter til havne uden for EU. Følgelig bør tilpasning til en markedsbaseret foranstaltning udviklet inden for IMO undersøges nøje for at vurdere den samlede virkning på søfartssektoren sammen med dette direktiv.

Or. en

Ændringsforslag 162
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Forslag til direktiv
Betragtning 23

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(23) Brændstof, der anvendes til skibsfart, herunder fiskeri, bør også beskattes, og de medlemsstater, der er parter i internationale aftaler om fritagelse for dette brændstof, vil på datoen for dette direktivs anvendelse skulle sørge for at fjerne uoverensstemmelserne. Med hensyn til skibsfart er det nødvendigt at tillade andre afgiftssatser for anvendelsen af energiprodukter og elektricitet til sejlads i fast rutefart, fiskeri og godstransport inden for EU samt de tilknyttede aktiviteter ved kaj. I betragtning af disse anvendelsers særlige karakter bør minimumsafgiftssatserne være lavere end dem, der gælder for motorbrændstof generelt. For at skabe et incitament til at anvende bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet bør disse brændstoffer og elektricitet fritages for beskatning i ti år. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til øvrig skibsfart inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 163
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 23

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(23) Brændstof, der anvendes til skibsfart, herunder fiskeri, bør også beskattes, og de medlemsstater, der er parter i internationale aftaler om fritagelse for dette brændstof, vil på datoen for dette direktivs anvendelse skulle sørge for at	(23) Brændstof, der anvendes til skibsfart, herunder fiskeri, bør også beskattes, og de medlemsstater, der er parter i internationale aftaler om fritagelse for dette brændstof, vil på datoen for dette direktivs anvendelse skulle sørge for at

fjerne uoverensstemmelserne. Med hensyn til skibsfart er det nødvendigt at tillade andre afgiftssatser for anvendelsen af energiprodukter og elektricitet til sejlads i fast rutefart, fiskeri og godstransport inden for EU samt de tilknyttede aktiviteter ved kaj. I betragtning af disse anvendelsers særlige karakter bør minimumsafgiftssatserne være lavere end dem, der gælder for motorbrændstof generelt. For at skabe et incitament til at anvende bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet bør disse brændstoffer og elektricitet fritages for beskatning i ti år. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til øvrig skibsfart inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.

fjerne uoverensstemmelserne. Med hensyn til skibsfart er det nødvendigt at tillade andre afgiftssatser for anvendelsen af energiprodukter og elektricitet til sejlads i fast rutefart, fiskeri og godstransport inden for EU samt de tilknyttede aktiviteter ved kaj. ***Navnlig for fragtskibe bør afgiftssatserne tilskynde til indførelsen af teknologisk innovation, der gør det muligt at udnytte vindkraften til at forbedre fartøjernes energimæssige ydeevne betydeligt.*** I betragtning af disse anvendelsers særlige karakter bør minimumsafgiftssatserne være lavere end dem, der gælder for motorbrændstof generelt. For at skabe et incitament til at anvende bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet***, herunder fuld elektrificering ved kaj,*** bør disse brændstoffer og elektricitet fritages for beskatning i ti år. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til øvrig skibsfart inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.

Or. en

Ændringsforslag 164
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada

Forslag til direktiv
Betragtning 23

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(23) Brændstof, der anvendes til skibsfart, ***herunder fiskeri***, bør også beskattes, og de medlemsstater, der er parter i internationale aftaler om fritagelse for dette brændstof, vil på datoen for dette direktivs anvendelse skulle sørge for at fjerne uoverensstemmelserne. Med hensyn til skibsfart er det nødvendigt at tillade andre afgiftssatser for anvendelsen af energiprodukter og elektricitet til sejlads i	(23) Brændstof, der anvendes til skibsfart, ***med undtagelse af små fiskerfartøjer***, bør også beskattes, og de medlemsstater, der er parter i internationale aftaler om fritagelse for dette brændstof, vil på datoen for dette direktivs anvendelse skulle sørge for at fjerne uoverensstemmelserne. Med hensyn til skibsfart er det nødvendigt at tillade andre afgiftssatser for anvendelsen af

fast rutefart, fiskeri og godstransport inden for EU samt de tilknyttede aktiviteter ved kaj. I betragtning af disse anvendelsers særlige karakter bør minimumsafgiftssatserne være lavere end dem, der gælder for motorbrændstof generelt. For at skabe et incitament til at anvende bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet bør disse brændstoffer og elektricitet fritages for beskatning i ti år. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til øvrig skibsfart inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.	energiprodukter og elektricitet til sejlads i fast rutefart, fiskeri og godstransport inden for EU samt de tilknyttede aktiviteter ved kaj. I betragtning af disse anvendelsers særlige karakter bør minimumsafgiftssatserne være lavere end dem, der gælder for motorbrændstof generelt. For at skabe et incitament til at anvende bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet bør disse brændstoffer og elektricitet fritages for beskatning i ti år. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til øvrig skibsfart inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.

Or. en

Ændringsforslag 165
Marco Falcone

Forslag til direktiv
Betragtning 23 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(23a) Også brændstof, der anvendes til skibsfart, herunder fiskeri, bør beskattes, og de medlemsstater, der er parter i internationale aftaler, som fritager dette brændstof for afgifter, vil inden datoen for dette direktivs anvendelse skulle sørge for at fjerne uoverensstemmelserne. Med hensyn til skibsfart er det nødvendigt at tillade andre afgiftssatser for anvendelsen af energiprodukter og elektricitet til sejlads i fast rutefart, fiskeri og godstransport inden for EU samt de tilknyttede aktiviteter ved kaj. Ligeledes er det for ruter og forbindelser af offentlig interesse mellem fastlandet og EU's øregioner, regioner i den yderste periferi eller fjerntliggende regioner vigtigt at give de enkelte medlemsstater mulighed for at gennemføre afgiftslempelser med henblik

på at lette konnektiviteten og begunstige borgere og virksomheder. I betragtning af disse anvendelsers særlige karakter bør minimumsafgiftssatserne være lavere end dem, der gælder for motorbrændstof generelt. For at give incitamenter for anvendelsen af bæredygtige alternative brændstoffer og elektricitet bør disse brændstoffer og denne elektricitet være afgiftsfrie i ti år. Energiprodukter og elektricitet, der anvendes til den øvrige skibsfart inden for EU, bør være omfattet af de standardafgiftssatser, der gælder for motorbrændstof og elektricitet i medlemsstaterne.

Or. it

Ændringsforslag 166
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 23 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(23a) Brændstofsubsidier klarer sig dårligt med hensyn til stigende indtægter for fiskere, og "subsidier til fossile brændstoffer udgør en hindring for opfyldelse af klimamål, da de modvirker omstillingen til grøn energi", jf. konklusionerne i Revisionsrettens analyse 01/2022 om energibeskatning, CO2-prissætning og energisubsidier.

Or. en

Ændringsforslag 167
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Forslag til direktiv
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) For så vidt angår luftfart uden for EU og skibsfart, herunder fiskeri, uden for EU kan medlemsstaterne, medmindre andet gælder i henhold til internationale forpligtelser, fritage eller anvende de samme afgiftssatser, som anvendes inden for EU, afhængigt af den pågældende type aktivitet.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 168
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) For så vidt angår luftfart uden for EU og skibsfart, herunder fiskeri, uden for EU kan medlemsstaterne, medmindre andet gælder i henhold til internationale forpligtelser, ***fritage eller*** anvende de samme afgiftssatser, som anvendes inden for EU, afhængigt af den pågældende type aktivitet.	(24) For så vidt angår luftfart uden for EU og skibsfart, herunder fiskeri, uden for EU kan medlemsstaterne, medmindre andet gælder i henhold til ***nuværende*** internationale forpligtelser, ***der som følge deraf skal gennemgås,*** anvende de samme afgiftssatser, som anvendes inden for EU, afhængigt af den pågældende type aktivitet.

Or. en

Ændringsforslag 169
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada

Forslag til direktiv
Betragtning 24 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(24a) Afskaffelsen af afgiftsfritagelser for brændstof i fiskerisektoren bør ikke medføre en byrde for det ikkeindustrielle

fiskeri. Medlemsstaterne bør investere indtægterne fra brændstofafgifter i fiskerisektoren for at finansiere projekter, der har til formål at styrke ikkeindustrielt fiskeris modstandsdygtighed og position i værdikæden og lette omstillingen af ikkeindustrielt fiskeri til energieffektive fartøjer, der anvender bæredygtig vedvarende energi.

Or. en

Ændringsforslag 170
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 24 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(24a) Afskaffelsen af afgiftsfritagelser for brændstof i fiskerisektoren bør ikke medføre en byrde for det ikkeindustrielle fiskeri. Medlemsstaterne investerer indtægterne fra brændstofafgifter i fiskerisektoren for at finansiere projekter, der har til formål at styrke ikkeindustrielt fiskeris modstandsdygtighed og position i værdikæden og lette omstillingen af ikkeindustrielt fiskeri til energieffektive fartøjer, der anvender bæredygtig vedvarende energi.

Or. en

Ændringsforslag 171
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 24 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(24a) Afskaffelsen af afgiftsfritagelser for brændstof i fiskerisektoren bør ikke

medføre en byrde for det ikkeindustrielle fiskeri. Medlemsstaterne bør investere indtægterne fra brændstofafgifter i fiskerisektoren for at finansiere projekter, der har til formål at lette omstillingen af ikkeindustrielt fiskeri til energieffektive fartøjer, der anvender bæredygtig vedvarende energi.

Or. en

Ændringsforslag 172
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(25) Medlemsstaterne bør have mulighed for at indrømme visse andre fritagelser eller at anvende lavere afgiftssatser, når det ikke er til skade for ***miljømålene*** eller et velfungerende indre marked eller medfører konkurrenceforvridning.	(25) Medlemsstaterne bør have mulighed for at indrømme visse andre fritagelser eller at anvende lavere afgiftssatser, når det ikke er til skade for ***miljø-, energi- og klimamålene*** eller ***for*** et velfungerende indre marked eller medfører konkurrenceforvridning.

Or. en

Ændringsforslag 173
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(25) Medlemsstaterne bør have mulighed for at indrømme visse andre fritagelser eller at anvende lavere afgiftssatser, når det ikke er til skade for ***miljømålene eller et velfungerende indre marked eller medfører konkurrenceforvridning***.	(25) Medlemsstaterne bør have mulighed for at indrømme visse andre fritagelser eller at anvende lavere afgiftssatser, når det ikke er til skade for ***energi-, miljø- og klimamålene og en retfærdig energiomstilling***.

Or. en

Ændringsforslag 174
Michalis Hadjipantela

Forslag til direktiv
Betragtning 25 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(25a) Medlemsstater, der er øer, er udelukkende afhængige af luft- og søtransport på grund af manglen på alternative transportformer og bør indrømmes fritagelse for luft- og søtransport, da disse er deres eneste forbindelsesmidler. I den forbindelse bør medlemsstaterne have mulighed for at anvende fritagelser på betingelser, som de fastsætter for at sikre en korrekt og enkel anvendelse af sådanne fritagelser og for at forhindre svig, unddragelse eller misbrug for energiprodukter, der leveres til anvendelse som brændstof, og elektricitet, der anvendes direkte til fartøjer, der sejler i EU-farvande, og til luftfartøjer.

Or. en

Ændringsforslag 175
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(26) Navnlig ***højeffektiv kraftvarmeproduktion og,*** for at fremme anvendelsen af ***alternative energikilder,*** vedvarende energikilder kan gives præferencebehandling.	(26) Navnlig for at fremme anvendelsen af ***bæredygtige,*** vedvarende energikilder kan ***de*** gives præferencebehandling.

Or. en

Ændringsforslag 176
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(27) Målrettede afgiftslempelser ***kan vise sig nødvendige som incitament til at indfri miljøbeskyttelsesmål og*** opnå ***forbedret energieffektivitet*** i Unionens produktionssektor.	(27) ***Midlertidige*** målrettede afgiftslempelser ***kunne skabe incitament blandt energiintensive industrier, SMV'er og startup-virksomheder til at*** opnå ***en grøn omstilling*** i Unionens produktionssektor. ***Sådanne reduktioner bør være betinget af de begunstigedes gennemførelse af specifikke foranstaltninger i retning af opnåelse af aktiviteter, der er cirkulære, nulforurenende, meget energieffektive og baseret på vedvarende energikilder.***

Or. en

Ændringsforslag 177
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 27

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(27) Målrettede afgiftslempelser kan vise sig nødvendige som incitament til at indfri miljøbeskyttelsesmål og opnå forbedret energieffektivitet i Unionens produktionssektor.	(27) Målrettede afgiftslempelser ***på kort og mellemlangt sigt*** kan vise sig nødvendige som incitament til at indfri miljøbeskyttelsesmål og opnå forbedret energieffektivitet i Unionens produktionssektor.

Or. en

Ændringsforslag 178
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 27 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(27a) Energifællesskaber og producent-forbrugere, der selv producerer vedvarende energi, er en vigtig hjørnesten i energiomstillingen, da de bidrager til en reduktion af drivhusgasemissioner og energiafhængighed og til at skabe fleksibilitet i nettene. For at tilskynde til en sådan praksis i alle medlemsstater bør egenproduceret elektricitet fritages for beskatning.

Or. en

Ændringsforslag 179
Sirpa Pietikäinen

Forslag til direktiv
Betragtning 27 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(27a) Energifællesskaber og producent-forbrugere, der selv producerer vedvarende energi, kan være gavnlige for energiomstillingen, idet de bidrager til en reduktion af drivhusgasemissioner og af energiafhængigheden og til at skabe fleksibilitet i nettene. Der bør derfor gælde en præferenceskatteordning for egenproduceret vedvarende elektricitet.

Or. en

Ændringsforslag 180
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Forslag til direktiv
Betragtning 27 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(27a) Det bør understreges, at et afbalanceret energimiks i forhold til energiomstillingsprocessen er vigtigt for at blive mindre afhængige af import af energiprodukter. Ikke desto mindre henhører afgørelser om energimikset fortsat under medlemsstaternes enekompetence.

Or. en

Ændringsforslag 181
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Målrettede afgiftslempelser kan vise sig nødvendige til afbødning af de sociale konsekvenser af energiafgifterne. En afgiftsfritagelse kan midlertidigt vise sig nødvendig til beskyttelse af sårbare husholdninger.	(28) Målrettede afgiftslempelser kan vise sig nødvendige til afbødning af de sociale konsekvenser af energiafgifterne. En afgiftsfritagelse kan midlertidigt vise sig nødvendig til beskyttelse af sårbare husholdninger. ***Afgiftsfritagelser kunne være en midlertidig lempelse, idet der er behov for strukturelle reaktioner for at udrydde energifattigdom i første omgang. F.eks. er renovering af bygninger en vigtig løsning til at reducere energiforbrug og bekæmpe energifattigdom og -sårbarhed. Fordelene ved generelt mindre energiregninger, ikke bare hvad angår afgiftsdelen, er endnu mere relevante i forbindelse med høje energipriser. Mennesker, der bor i bygninger med den dårligste ydeevne, og de, der står over for energifattigdom, vil have fordel af renoverede og bedre bygninger og af lavere energiomkostninger, og de ville være beskyttet mod yderligere stigninger og udsving i markedspriserne.***

Or. en

Ændringsforslag 182
Enikő Győri

Forslag til direktiv
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) ***Målrettede afgiftslempelser kan vise sig nødvendige til afbødning*** af ***de sociale konsekvenser af energiafgifterne. En afgiftsfritagelse kan midlertidigt vise sig nødvendig*** til ***beskyttelse af*** sårbare ***husholdninger***.	(28) ***I erkendelse af energibeskatningens potentielle negative virkninger for sårbare husholdninger og for at afbøde risikoen for energifattigdom, der forværres af høje energipriser, bør medlemsstaterne have mulighed for at give fritagelser for eller anvende reducerede minimumsafgiftssatser på naturgas og andre energiprodukter med hensyn til disse grupper. Sådanne foranstaltninger er afgørende for at sikre social retfærdighed og beskytte sårbare forbrugere mod uforholdsmæssigt store finansielle byrder som følge af anvendelsen af dette direktiv.***

Or. en

Ændringsforslag 183
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Målrettede afgiftslempelser kan vise sig nødvendige til afbødning af de sociale konsekvenser af energiafgifterne. En afgiftsfritagelse kan midlertidigt vise sig nødvendig til beskyttelse af sårbare husholdninger.	(28) Målrettede afgiftslempelser kan vise sig nødvendige til afbødning af de sociale konsekvenser af energiafgifterne. En afgiftsfritagelse kan midlertidigt vise sig nødvendig til beskyttelse af sårbare husholdninger. ***Energi er afgørende, og adgang til energitjenester er en grundlæggende social rettighed.***

Husholdninger, der betragtes som sårbare, er oftere ramt af energifattigdom.

Or. en

Ændringsforslag 184
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Målrettede afgiftslempelser kan vise sig nødvendige til afbødning af de sociale konsekvenser af energiafgifterne. En afgiftsfritagelse kan ***midlertidigt*** vise sig nødvendig til beskyttelse af sårbare husholdninger.	(28) Målrettede afgiftslempelser kan vise sig nødvendige til afbødning af de sociale konsekvenser af energiafgifterne. En afgiftsfritagelse kan vise sig nødvendig til beskyttelse af sårbare husholdninger ***og husholdninger med energifattigdom, navnlig når der er tale om lejemål***.

Or. en

Ændringsforslag 185
Michalis Hadjipantela

Forslag til direktiv
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Målrettede afgiftslempelser ***kan vise sig*** nødvendige til afbødning af de sociale konsekvenser af energiafgifterne. En afgiftsfritagelse ***kan midlertidigt vise sig*** nødvendig til beskyttelse af sårbare husholdninger.	(28) Målrettede afgiftslempelser ***er*** nødvendige til afbødning af de sociale konsekvenser af energiafgifterne. En afgiftsfritagelse ***er*** nødvendig til beskyttelse af sårbare husholdninger.

Or. en

Ændringsforslag 186
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28a) For at styrke borgerne og forbrugerne i energiomstillingen og lette investeringer i energieffektivitet og vedvarende energikilder bør afgifter såvel individuelt som i fællesskab tilskynde til lokal egenproduktion, lagring, deling og forbrug af vedvarende energi. Dette bør også fremme VE-fællesskaber, som et organiseringskoncept, der er rettet mod at lade husstande, herunder sårbare og fattige husstande, SMV'er, startup-virksomheder og lokale myndigheder samarbejde om at tage ejerskab over energiomstillingen.

Or. en

Ændringsforslag 187
Michalis Hadjipantela

Forslag til direktiv
Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28a) Fremhæver det presserende behov for at anvende målrettede kompensationsforanstaltninger gennem EU-instrumenter såsom Fonden for Retfærdig Omstilling, Den Europæiske Socialfond Plus og Den Sociale Klimafond (når de er operationelle) for at beskytte sårbare husholdninger og virksomheder mod de negative virkninger af stigende priser på fossile brændstoffer;

Or. en

Ændringsforslag 188
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28a) Gentager, at energi er et offentligt gode og en menneskeret og en social rettighed. Medlemsstaterne bør foreslå foranstaltninger til tackling af energifattigdom og sikring af lige adgang til energitjenester for alle.

Or. en

Ændringsforslag 189
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 28 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28b) Brændstoftilskud i fiskerisektoren er anerkendt som skadelige tilskud, der fører til en kunstigt forøget fiskerikapacitet ved at nedbringe omkostningerne ved fiskeri og skabe mere pres på allerede overfiskede bestande; Desuden er brændstoftilskud særligt gavnlige for industrifiskeri i stor skala, hvilket er til skade for det ikkeindustrielle fiskeri.

Or. en

Ændringsforslag 190
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 28 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28b) Husholdningerne bør have råd til

energien i et omfang, der står mål med en anstændig livskvalitet, samt til energieffektive boliger, der giver et sundt indeklima i både varme og kolde årstider.

Or. en

Ændringsforslag 191
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 28 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28c) Det er afgørende at tilpasse beskatningen til energi- og klimapolitikkerne i overensstemmelse med målene i den europæiske grønne pagt og beskatte brændstof for alle sektorer, herunder fiskeri. Fritagelser kun for en enkelt sektor er ikke berettigede.

Or. en

Ændringsforslag 192
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) I betragtning af den finansielle, økonomiske og miljømæssige indvirkning ***på de enkelte medlemsstater er det nødvendigt at tilvejebringe en procedure***, ***der tillader medlemsstaterne at indføre andre fritagelser*** og ***lempelser i afgiftssatserne i en på forhånd angivet periode***. Af hensyn til beskyttelsen af miljøet og folkesundheden, herunder mindskelse af luftforureningen, er det nødvendigt at tilvejebringe en procedure, der tillader medlemsstaterne at indføre	(29) I betragtning af den finansielle, økonomiske og miljømæssige indvirkning ***samt indvirkningen på beskyttelsen af menneskers sundhed i de enkelte medlemsstater***, ***såsom behovet for elektrificering af transportsektoren*** og ***varme- og kølesektoren***, er det nødvendigt at tilvejebringe en procedure, der tillader medlemsstaterne at indføre andre fritagelser eller lempelser i afgiftssatserne i en på forhånd angivet periode. Af hensyn til beskyttelsen af miljøet og menneskers

særlige forhøjede satser i en på forhånd angivet periode. En sådan tilladelse bør på grundlag af en begrundet anmodning fra medlemsstaterne og på forslag af Kommissionen vedtages af Rådet ved en gennemførelsesafgørelse i overensstemmelse med artikel 291 i TEUF. Sådanne foranstaltninger bør jævnligt undersøges.	sundhed, herunder mindskelse af luftforureningen, er det nødvendigt at tilvejebringe en procedure, der tillader medlemsstaterne at indføre særlige forhøjede satser i en på forhånd angivet periode. En sådan tilladelse bør på grundlag af en begrundet anmodning fra medlemsstaterne og på forslag af Kommissionen vedtages af Rådet ved en gennemførelsesafgørelse i overensstemmelse med artikel 291 i TEUF. Sådanne foranstaltninger bør jævnligt undersøges.
	Or. en

Ændringsforslag 193
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Forslag til direktiv
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) I betragtning af den finansielle, økonomiske og miljømæssige indvirkning på de enkelte medlemsstater er det nødvendigt at tilvejebringe en procedure, der tillader medlemsstaterne at indføre andre fritagelser og lempelser i afgiftssatserne i en på forhånd angivet periode. Af hensyn til beskyttelsen af miljøet og ***folkesundheden***, herunder mindskelse af luftforureningen, er det nødvendigt at tilvejebringe en procedure, der tillader medlemsstaterne at indføre særlige forhøjede satser i en på forhånd angivet periode. En sådan tilladelse bør på grundlag af en begrundet anmodning fra medlemsstaterne og på forslag af Kommissionen vedtages af Rådet ved en gennemførelsesafgørelse i overensstemmelse med artikel 291 i TEUF. Sådanne foranstaltninger bør jævnligt undersøges.	(29) I betragtning af den finansielle, økonomiske og miljømæssige indvirkning på de enkelte medlemsstater***, såsom behovet for dekarbonisering af transportsektoren,*** er det nødvendigt at tilvejebringe en procedure, der tillader medlemsstaterne at indføre andre fritagelser og lempelser i afgiftssatserne i en på forhånd angivet periode. Af hensyn til beskyttelsen af miljøet og ***menneskers sundhed***, herunder mindskelse af luftforureningen, er det nødvendigt at tilvejebringe en procedure, der tillader medlemsstaterne at indføre særlige forhøjede satser i en på forhånd angivet periode. En sådan tilladelse bør på grundlag af en begrundet anmodning fra medlemsstaterne og på forslag af Kommissionen vedtages af Rådet ved en gennemførelsesafgørelse i overensstemmelse med artikel 291 i TEUF. Sådanne foranstaltninger bør jævnligt

undersøges.

Or. en

Begrundelse

Inden for transport skal vi fokusere på kulstoffattig transport og ikke kun elektrificering.

Ændringsforslag 194
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 29 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(29a) Gennemførelsen af direktivet kunne have socioøkonomiske konsekvenser og forskellige virkninger for indkomstklasser og medlemsstater. I den forbindelse oprettes der ved dette direktiv en social overvågningsmekanisme med henblik på at vurdere gennemførelsen af direktivet og dets virkninger i de forskellige medlemsstater, regioner og indkomstklasser. Med den sociale overvågningsmekanisme bør der blive fordelt rapporteringsforpligtelser både for Kommissionen og medlemsstaterne. Mens Kommissionen bør give et mere holistisk overblik, også i forhold til udviklingen i energipriserne, bør medlemsstaterne beskrive de sociale foranstaltninger, der er truffet for at afbøde de potentielle socioøkonomiske virkninger af gennemførelsen af direktivet. Hvis der ifølge vurderingerne af den sociale overvågningsmekanisme ikke er opnået markante fremskridt inden for afbødning af socioøkonomiske indvirkninger på husholdninger, der anerkendes som sårbare, bør medlemsstaterne have mulighed for at forlænge overgangsperioden for disse husholdninger.

Ændringsforslag 195
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Betragtning 35

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(35) Der bør henvises til den til enhver tid gældende udgave af den kombinerede nomenklatur. For at sikre, at henvisningerne i dette direktiv til koderne i den kombinerede nomenklatur (KN) ajourføres, når det er nødvendigt, og at minimumsafgiftssatserne afspejler prisudviklingen, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ajourføring af henvisningen til nævnte KN-koder og ajourføring af minimumsafgiftssatserne baseret på årlige udsving i forbrugerprisindekset. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og dets eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.	(35) Der bør henvises til den til enhver tid gældende udgave af den kombinerede nomenklatur. For at sikre, at henvisningerne i dette direktiv til koderne i den kombinerede nomenklatur (KN) ajourføres, når det er nødvendigt, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ajourføring af henvisningen til nævnte KN-koder. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og dets eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

Or. en

Ændringsforslag 196
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 35

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(35) Der bør henvises til den til enhver tid gældende udgave af den kombinerede nomenklatur. For at sikre, at henvisningerne i dette direktiv til koderne i den kombinerede nomenklatur (KN) ajourføres, når det er nødvendigt, og ***at minimumsafgiftssatserne afspejler*** prisudviklingen, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ***ajourføring*** af henvisningen til ***nævnte*** KN-koder og ***ajourføring*** af minimumsafgiftssatserne ***baseret på årlige udsving i forbrugerprisindekset***. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og dets eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.	(35) Der bør henvises til den til enhver tid gældende udgave af den kombinerede nomenklatur. For at sikre, at henvisningerne i dette direktiv til koderne i den kombinerede nomenklatur (KN) ajourføres, når det er nødvendigt, og ***i betragtning af*** prisudviklingen, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ***ajourføring*** af henvisningen til ***disse*** KN-koder og ***regelmæssig vurdering af relevansen*** af minimumsafgiftssatserne ***samt om nødvendigt forslag til ajourføring heraf***. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og dets eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

Or. en

Ændringsforslag 197
Kira Marie Peter-Hansen

Forslag til direktiv
Betragtning 36

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(36) Kommissionen bør hvert femte år og for første gang ***fem*** år efter dette direktivs ikrafttræden aflægge rapport til Rådet om anvendelsen af dette direktiv, idet den især gennemgår minimumsafgiftssatserne, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig for så vidt angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transport samt begrundelsen for at anvende de afgiftsfritagelser, -lempelser og -differentieringer, der er fastsat i dette direktiv. I rapporten bør der tages miljømæssige og sociale hensyn og hensyn til det indre markeds korrekte funktion, minimumsafgiftssatsernes reelle værdi samt traktaternes overordnede relevante mål.	(36) Kommissionen bør hvert femte år og for første gang ***tre*** år efter dette direktivs ikrafttræden aflægge rapport til Rådet ***og Europa-Parlamentet*** om anvendelsen af dette direktiv, idet den især gennemgår***, hvorvidt*** minimumsafgiftssatserne ***bør øges eller udvides for yderligere at afspejle energiprodukters CO2-indhold og luftforurening, idet der tages højde for emissionshandelssystemets indvirkning på CO2-prissætningen, og hvorvidt det reviderede energibeskatningsdirektiv i tilstrækkelig grad bidrager til meningsfyldt CO2-prissætning, der medfører adfærdsændringer, indvirkningen af reduktionen af drivhusgas under hensyntagen til rådene fra Det Europæiske Videnskabeligt Rådgivende Organ om Klimaændringer***, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig for så vidt angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transport samt begrundelsen for at anvende de afgiftsfritagelser, -lempelser og -differentieringer, der er fastsat i dette direktiv. I rapporten bør der tages miljømæssige og sociale hensyn og hensyn til ***biodiversitet og*** det indre markeds korrekte funktion, minimumsafgiftssatsernes reelle værdi samt traktaternes overordnede relevante mål.
	Or. en

Ændringsforslag 198
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Forslag til direktiv
Betragtning 36

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(36) Kommissionen bør hvert femte år og for første gang fem år efter dette direktivs ikrafttræden aflægge rapport til Rådet om anvendelsen af dette direktiv, idet den især gennemgår minimumsafgiftssatserne, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig for så vidt angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transport samt begrundelsen for at anvende de afgiftsfritagelser, -lempelser og -differentieringer, der er fastsat i dette direktiv. I rapporten bør der tages miljømæssige og sociale hensyn og hensyn til det indre markeds korrekte funktion, minimumsafgiftssatsernes reelle værdi samt traktaternes overordnede relevante mål.	(36) Kommissionen bør hvert femte år og for første gang fem år efter dette direktivs ikrafttræden aflægge rapport til Rådet om anvendelsen af dette direktiv, idet den især gennemgår minimumsafgiftssatserne, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig for så vidt angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transport samt begrundelsen for at anvende de afgiftsfritagelser, -lempelser og -differentieringer, der er fastsat i dette direktiv. I rapporten bør der tages miljømæssige og sociale hensyn og hensyn til det indre markeds korrekte funktion, minimumsafgiftssatsernes reelle værdi***, virkningerne af dette direktiv på luftfartsforbindelser og den økonomiske og sociale velfærd for isolerede, perifere og fjerntliggende regioner*** samt traktaternes overordnede relevante mål.

Or. en

Ændringsforslag 199
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 36

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(36) Kommissionen bør hvert ***femte*** år og for første gang ***fem*** år efter dette direktivs ikrafttræden aflægge rapport til Rådet om anvendelsen af dette direktiv, idet den især gennemgår minimumsafgiftssatserne, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig for så vidt angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transport samt begrundelsen for at anvende de afgiftsfritagelser, -lempelser og -differentieringer, der er fastsat i dette	(36) Kommissionen bør hvert år og for første gang ***et*** år efter dette direktivs ikrafttræden aflægge rapport til Rådet om anvendelsen af dette direktiv, idet den især gennemgår minimumsafgiftssatserne, innovationens og den teknologiske udviklings virkninger, navnlig for så vidt angår energieffektivitet, anvendelsen af elektricitet i transport samt begrundelsen for at anvende de afgiftsfritagelser, -lempelser og -differentieringer, der er fastsat i dette direktiv. I rapporten bør der

direktiv. I rapporten bør der tages miljømæssige og sociale hensyn og hensyn til det indre markeds korrekte funktion, minimumsafgiftssatsernes reelle værdi samt traktaternes overordnede relevante mål.

tages miljømæssige og sociale hensyn og hensyn til det indre markeds korrekte funktion, minimumsafgiftssatsernes reelle værdi samt traktaternes overordnede relevante mål.

Or. en