Europaparlamentet
2024-2029

Utskottet för ekonomi och valutafrågor

2021/0213(CNS)

23.6.2025

ÄNDRINGSFÖRSLAG
102 - 199

Förslag till betänkande
Johan Van Overtveldt
(PE770.060v01-00)

Omstrukturering av unionsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet

Förslag till direktiv
(COM(2021)0563 – C9-0362/2021 – 2021/0213(CNS))

Ändringsförslag 102
Sirpa Pietikäinen

Förslag till direktiv
Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(1a) Beslut om beskattning omfattas av medlemsstaternas befogenhet, eftersom de är suveräna på det området. EU:s fördrag och därmed EU:s befogenheter har dock inte utvecklats i takt med EU:s aktuella fokus, och eftersom klimat och energi är centrala områden i EU:s nuvarande lagstiftning, också när det gäller befogenheter, är det motiverat med en harmoniserad EU-reglering för att hantera det överhängande hot som klimatförändringen och överskridandet av planetens gränser utgör. EU behöver en fullständigt harmoniserad och vetenskapsbaserad ram för energibeskattning. Med samma logik som i EU:s utsläppshandelssystem måste beskattningen av fossilbaserad energi öka gradvis under det kommande årtiondet och landa i en skatt på 40–80 % på fossilbaserade och miljöskadliga energikällor. Då kan de långsiktiga investeringarna styras över till förnybar energi, vilket är nödvändigt, och omställningen kan påskyndas samtidigt som rättssäkerhet skapas för företag och näringsliv.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(1a) Översynen av energiskattedirektivet är nödvändig för att säkerställa att unionens skattepolitik kan bidra effektivt till den europeiska gröna givens mål, en socialt rättvis grön omställning och en fungerande inre marknad som gynnar unionens ekonomiska tillväxt. Den nuvarande ramen, som bygger på föråldrade referenser och inkonsekventa miniminivåer, har lett till betydande snedvridningar på den inre marknaden och återspeglar inte energianvändningens verkliga miljö- och hälsokostnader. Ett moderniserat system för energibeskattning baserat på energiinnehåll och miljöprestanda är nödvändigt för att ge tydliga prissignaler, stödja hållbar ekonomisk tillväxt och skapa lika villkor för ren teknik och europeisk industri.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 1b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(1b) Även om energipriserna den senaste tiden har sjunkit från de höga nivåerna 2022 är det fortfarande många hushåll och företag som har svårt att hantera de höga priser som ihållande prisvolatilitet och inflationstryck leder till. Positivt i sammanhanget är att kostnaden för hållbar energiteknik, såsom sol- och vindkraft, har sjunkit kraftigt de senaste åren. Dessa energikällor är mindre känsliga för globala bränsleprischocker

och har också mycket lägre hälso- och miljökostnader jämfört med fossila bränslen.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 1c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(1c) För att stärka den europeiska energisuveräniteten måste det strukturella beroendet av importerade fossila bränslen minska. Om minimiskattenivåerna anpassas efter energiprodukternas koldioxidinnehåll kan övergången till inhemskt producerad förnybar energi påskyndas, vilket stärker medlemsstaternas strategiska oberoende och motståndskraft.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 1d (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(1d) Även om medlemsstaterna har behörighet när det gäller beslut om beskattning har unionen enligt artikel 113 i EUF-fördraget rätt att harmonisera indirekta skatter när så är nödvändigt för att den inre marknaden ska fungera. Sådana åtgärder måste respektera subsidiaritets-, proportionalitets- och effektivitetsprinciperna.

Or. en

Ändringsförslag 107
Kira Marie Peter-Hansen
för Verts/ALE-gruppen

Förslag till direktiv
Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(2a) Energibeskattningens primära mål är att främja miljön och ändra konsumtions- och investeringsmönstren. Ett sekundärt men viktigt mål är att öka skatteintäkterna. Att försöka uppnå även andra politiska mål genom energibeskattning kan ha en negativ effekt på det primära och det sekundära målet. Även om energibeskattning kan ha den effekten är den inte ett politiskt instrument för omfördelning.

Or. en

Ändringsförslag 108
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(2a) Energibeskattningens primära mål är att främja miljön och att ändra konsumtions- och investeringsmönstren. Ändringar av energibeskattningen kan dock ha en omfördelande effekt genom att påverka de ekonomiskt mest utsatta hushållen och de hushåll som lever i energifattigdom. Det bör beaktas i detta direktiv för att inte att öka ojämlikheten.

Or. en

Ändringsförslag 109
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 3

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(3) Det är nödvändigt att säkerställa att tydliga skatteregler för energiprodukter och elektricitet fortsätter att bidra till en väl fungerande inre marknad och samtidigt tar itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar inom ramen för kommissionens meddelande om den europeiska gröna given[28]. Energiskatter kan bidra till ambitionen att minska nettoutsläppen av växthusgaser ***med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer***, samt till nollföroreningsmålet genom tillämpning av principen att förorenaren betalar, om man säkerställer att beskattningen av motorbränslen, bränslen för uppvärmning och elektricitet ***bättre*** återspeglar deras inverkan på miljön ***och*** hälsan. Att energibeskattningen bidrar till dessa mål har bekräftats i rådets slutsatser om EU:s ram för energibeskattning[29].	(3) Det är nödvändigt att säkerställa att tydliga skatteregler för energiprodukter och elektricitet fortsätter att bidra till en väl fungerande inre marknad och samtidigt tar itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar inom ramen för kommissionens meddelande om den europeiska gröna given[28] ***och lagförslagen utifrån denna***. Energiskatter kan ***väsentligt*** bidra till ambitionen att minska nettoutsläppen av växthusgaser ***i linje med klimatlagen, målet om förnybar energi och energieffektivitetsmålet***, samt till nollföroreningsmålet genom tillämpning av principen att förorenaren betalar, om man säkerställer att beskattningen av motorbränslen, bränslen för uppvärmning och elektricitet ***noggrant*** återspeglar deras inverkan på miljön***,*** hälsan ***och den biologiska mångfalden och ger en tillräckligt kraftig prissignal till konsumenter och företag***. Att energibeskattningen bidrar till dessa mål har bekräftats i rådets slutsatser om EU:s ram för energibeskattning[29].
[28] COM(2019) 640 final, 11 december 2019.	[28] COM(2019) 640 final, 11 december 2019.
[29] 14861/19, 5 december 2019.	[29] 14861/19, 5 december 2019.

Or. en

Ändringsförslag 110
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 3

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(3) Det är nödvändigt att säkerställa att tydliga skatteregler för energiprodukter och elektricitet fortsätter att bidra till ***en väl fungerande inre marknad och samtidigt*** tar itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar inom ramen för kommissionens meddelande om den europeiska gröna given[28]. Energiskatter ***kan*** bidra till ***ambitionen*** att minska ***nettoutsläppen*** av växthusgaser ***med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer,*** samt till nollföroreningsmålet genom tillämpning av principen att förorenaren betalar, om man säkerställer att beskattningen av motorbränslen, bränslen för uppvärmning och elektricitet bättre återspeglar deras inverkan på miljön ***och*** hälsan. Att energibeskattningen bidrar till dessa mål har bekräftats i rådets slutsatser om EU:s ram för energibeskattning[29].	(3) Det är nödvändigt att säkerställa att tydliga skatteregler för energiprodukter och elektricitet fortsätter att bidra till ***att man*** tar itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar inom ramen för kommissionens meddelande om den europeiska gröna given[28] ***samtidigt som man säkerställer att alla hushåll i unionen, särskilt hushåll med låga inkomster, har tillgång till dessa produkter.*** Energiskatter ***bör*** bidra till att minska ***utsläppen*** av växthusgaser ***i linje med den europeiska klimatlagen och uppnåendet av målet om förnybar energi och energieffektivitetsmålet*** samt till nollföroreningsmålet genom tillämpning av principen att förorenaren betalar, om man säkerställer att beskattningen av motorbränslen, bränslen för uppvärmning och elektricitet bättre återspeglar deras ***verkliga*** inverkan på miljön***,*** hälsan ***och den biologiska mångfalden***. Att energibeskattningen bidrar till dessa mål har bekräftats i rådets slutsatser om EU:s ram för energibeskattning[29].
[28] COM(2019) 640 final, 11 december 2019.	[28] COM(2019) 640 final, 11 december 2019.
[29] 14861/19, 5 december 2019.	[29] 14861/19, 5 december 2019.

Or. en

Ändringsförslag 111
Marco Falcone

Förslag till direktiv
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(3a) Ö-regioner, randområden och avlägsna områden har bara haft möjlighet att bygga upp sin ekonomiska konkurrenskraft med stöd av effektiva lufttransporttjänster, som har främjat och möjliggjort viktiga ekonomiska flöden och andra drivkrafter för ekonomisk utveckling. Bättre flygförbindelser har medfört bredare ekonomiska fördelar utöver de som gynnar de omedelbara användarna av lufttransportnät. Utöver vad som skulle kunna betraktas som luftfartens direkta ekonomiska fördelar fungerar flygförbindelser mellan medlemsstater som en betydelsefull katalysator för ekonomisk tillväxt och social trygghet. Flygförbindelser som kopplar samman centrala medlemsstater och ö-regioner, randområden och avlägsna områden fortsätter att bidra avsevärt till den ekonomiska tillväxten. I detta sammanhang bör det vid beskattning av flygbränsle tas med i beräkningen, baserat på beslut i berörd medlemsstat, specifika åtgärder för att hålla nere kostnaden för flygbiljetter, framför allt för att säkerställa tillgänglighet till och territoriell kontinuitet i dessa regioner.

Or. it

Ändringsförslag 112
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(3a) Det är ytterst viktigt att principerna från unionens strategi för integrering av energisystemen följs i direktivet så att bestämmelserna däri innehåller en kaskadprioritering där man

först arbetar för energieffektivitet och energibesparingar i hela ekonomin, därefter direkt elektrifiering med förnybara energikällor och, för de fall då utsläppen inte kan minskas på annat sätt, användning av bränslen baserade på förnybara energikällor såväl som ökad användning av värme och lagring för att främja ytterligare integrering mellan sektorer, vilket stöder energiomställningen och främjar medborgardeltagandet samtidigt som kostnaderna för unionsmyndigheterna och unionsmedborgarna hålls inom överkomliga gränser.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(3a) Öregioner, randområden, yttersta randområden och avlägsna regioner har inte många andra alternativ än att bygga upp sin ekonomiska konkurrenskraft med hjälp av lufttransport för att möjliggöra och främja viktiga ekonomiska flöden och andra drivkrafter för ekonomisk utveckling. Bättre flygförbindelser har medfört bredare ekonomiska fördelar utöver dem som gynnar de omedelbara användarna av lufttransportnät. Tills det finns mer miljövänliga alternativ kommer öregioner, randområden och avlägsna regioner att missgynnas ekonomiskt jämfört med centrala regioner.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(3a) Lufttransporter spelar en viktig roll för att säkerställa territoriell sammanhållning och tillgänglighet för randområden, bergsområden, öområden, glesbefolkade områden och yttersta randområden. Förbättrad och ekonomiskt överkomlig konnektivitet kan främja ekonomisk utveckling och social inkludering i dessa områden. Samtidigt kräver miljöhänsyn en balanserad strategi som skyddar viktig konnektivitet samtidigt som mer hållbara transportformer uppmuntras där så är möjligt.

Or. en

Ändringsförslag 115
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Förslag till direktiv
Skäl 4

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(4) ***Miljöskatter*** kan vara ett kostnadseffektivt sätt för medlemsstaterna att uppnå riktade minskningar av växthusgaser. För att den inre marknaden ska fungera väl krävs gemensamma regler ***för sådana skatter***.	(4) ***Skatter på energiprodukter och elektricitet*** kan vara ett kostnadseffektivt sätt för medlemsstaterna***, och därmed för unionen som helhet,*** att uppnå riktade minskningar av växthusgaser***, uppmuntra energioberoende och driva på användningen av icke-fossila energikällor***. För att den inre marknaden ska fungera väl krävs gemensamma regler ***som är anpassade till medlemsstaternas socioekonomiska särdrag***.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 4

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(4) Miljöskatter kan vara ett kostnadseffektivt sätt för medlemsstaterna att uppnå riktade minskningar av växthusgaser. För att den inre marknaden ska fungera väl krävs gemensamma regler för sådana skatter.	(4) Miljöskatter kan vara ett kostnadseffektivt sätt för medlemsstaterna att uppnå riktade minskningar av växthusgaser. För att den inre marknaden ska fungera väl krävs gemensamma regler för sådana skatter***, samtidigt som medlemsstaternas flexibilitet när det gäller skattemässiga befogenheter bevaras, inte minst när det gäller att främja ekonomisk och social utveckling för deras öregioner, randområden, yttersta randområden och avlägsna regioner***.

Or. en

Ändringsförslag 117
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 4

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(4) Miljöskatter ***kan vara*** ett kostnadseffektivt sätt för medlemsstaterna att uppnå riktade minskningar av växthusgaser. För att den inre marknaden ska fungera väl krävs gemensamma regler för sådana skatter.	(4) Miljöskatter ***är*** ett kostnadseffektivt sätt för ***EU och*** medlemsstaterna att uppnå ***energioberoende och*** riktade minskningar av växthusgaser ***och förbättra energibesparingarna och energieffektiviteten, samtidigt som sådana skatter leder till att fler börjar använda förnybara energikällor***. För att den inre marknaden ska fungera väl krävs gemensamma regler för sådana skatter.

Or. en

Ändringsförslag 118
Sirpa Pietikäinen

Förslag till direktiv
Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(4a) Vätgas är ett av de mest lovande alternativen för minskade koldioxidutsläpp från energiprodukter, både i industriell skala och för konsumenter. Detta direktiv bör därför sända en tydlig marknadssignal som gynnar grön vätgas för att minska dess kostnader och göra den mer tillgänglig.

Or. en

Ändringsförslag 119
Sirpa Pietikäinen

Förslag till direktiv
Skäl 4b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(4b) Grön vätgas kommer framför allt att spela en roll när det gäller utfasningen av fossila bränslen från bilindustrin. Det är därför viktigt att minska eventuella skillnader i skatter på grön vätgas för vägfordon, oavsett vilken teknik som används och oavsett om den ska användas i förbränningsmotorer eller bränsleceller.

Or. en

Ändringsförslag 120
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 5

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(5) Medlemsstaterna bör dock kunna tillämpa energiskatter på motorbränslen, bränslen för uppvärmning och elektricitet för en rad olika ändamål som inte nödvändigtvis eller specifikt eller uteslutande rör minskningen av växthusgaser.	(5) Medlemsstaterna bör dock kunna tillämpa energiskatter på motorbränslen, bränslen för uppvärmning och elektricitet för en rad olika ändamål som inte nödvändigtvis eller specifikt eller uteslutande rör minskningen av växthusgaser ***eller luftföroreningar***. ***I synnerhet bör möjligheten att minska skattebördan för låginkomsthushåll, ekonomiskt utsatta hushåll och hushåll som lever i energifattigdom garanteras, särskilt när de är hyresgäster.***

Or. en

Ändringsförslag 121
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 5

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(5) Medlemsstaterna bör dock kunna tillämpa energiskatter på motorbränslen, bränslen för uppvärmning och elektricitet för en rad olika ändamål som inte nödvändigtvis eller specifikt eller uteslutande rör minskningen av växthusgaser.	(5) Medlemsstaterna bör dock kunna tillämpa energiskatter på motorbränslen, bränslen för uppvärmning och elektricitet för en rad olika ändamål som inte nödvändigtvis eller specifikt eller uteslutande rör minskningen av växthusgaser***, till exempel för att öka intäkterna***.

Or. en

Ändringsförslag 122
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(5a) Covid-19-pandemin och den geopolitiska utvecklingen under de senaste åren har avsevärt förändrat energilandskapet i unionen och blottat begränsningarna hos en marknadsmodell som utformades för flera årtionden sedan, då elproduktionen främst var fossil och centraliserad. Den nuvarande utformningen av grossistmarknaden för el, där priserna ofta sätts utifrån gaseldad produktion, har lett till prisvolatilitet och överprissättning även för förnybar el. Denna situation undergräver den rena energins prisöverkomlighet och konkurrenskraft och kräver både nödåtgärder och strukturreformer. Mot denna bakgrund bör unionen arbeta för att gradvis frikoppla priserna på förnybar el från gaspriserna på grossistmarknaderna för att återspegla de verkliga kostnaderna för olika energikällor, förbättra skyddet för konsumenter och företag och stödja omställningen till en klimatneutral ekonomi och energioberoende i unionen.

Or. en

Ändringsförslag 123
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 6

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(6) Stora skillnader mellan medlemsstaternas energiskattenivåer skulle kunna visa sig motverka en väl fungerande inre marknad.	(6) Stora skillnader mellan medlemsstaternas energiskattenivåer skulle kunna visa sig motverka en väl fungerande inre marknad ***och även uppnåendet av klimat- och energimålen***. ***Europeiska revisionsrätten har även konstaterat att skattenivåerna för olika energikällor inte återspeglar deras växthusgasutsläpp i***

Europeiska unionen. Energiprodukternas priser har heller inte återspeglat utsläppens miljökostnader.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(7a) För öregioner som saknar förbindelser med det europeiska fastlandet via väg, tåg eller broar, och för randområden, yttersta randområden och avlägsna regioner, särskilt de som har en ekonomi som är mycket beroende av turism, bör fotogenskatt inte tas ut för flygningar till och från sådana regioner under de första fem åren, och den bör sedan höjas i fem likadana årliga steg under de följande fem åren för att nå de nivåer som uppnåtts för alla flygningar i slutet av tioårsperioden. Alla försiktighetsåtgärder bör vidtas för att undvika all form av handelsomfördelning (détournement de trafic) när det gäller fotogenanvändning.

Or. en

Motivering

The tax on aviation fuel as proposed will crucially affect the competitiveness of insular, peripheral and remote regions, which have no road, rail or bridge alternatives by which to maintain connectivity with the European mainland, especially when tourism accounts for a significant proportion of their economy. Such territories need to be given a breathing space (of five years) in order to provide them with a chance of maintaining some degree of competitiveness before taxes on the aviation fuel used to reach them by air begin to be introduced. Commenced as of the sixth year, taxation levels would then reach over five years, the same levels applicable to all other territories in the Union.

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

Förslag till direktiv
Skäl 7b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(7b) För att säkerställa en lämplig nivå av konnektivitet med öregioner och yttersta randområden till överkomliga priser ger förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport en allmän möjlighet för medlemsstaterna att undanta resor som görs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg till öar med färre än 200 000 fast bosatta samt inrikes resor till öar som görs inom ramen för avtal om allmän trafik eller som omfattas av förpliktelser vid allmän trafikplikt.

Or. en

Ändringsförslag 126
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(8a) Det finns ett akut behov av ambitiösa åtgärder för att ta itu med klimatförändringar och miljöutmaningar och begränsa den globala uppvärmningen till 1,5° C i syfte att begränsa klimatförändringarnas följder för planeten, och därmed för fiske och vattenbruk, till det minst negativa scenariot. EU har åtagit sig att uppnå sitt mål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050, vilket bekräftas i den europeiska gröna given.

Or. en

Ändringsförslag 127
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 8b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(8b) Klimatförändringarna påverkar den marina miljön globalt och fungerar som en allt större stressfaktor för ekosystem som redan utsätts för stor press, exempelvis genom föroreningar, förlust av livsmiljöer och förlust av biologisk mångfald.

Or. en

Ändringsförslag 128
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 8c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(8c) Stigande vattentemperaturer är ett problem som påverkar flera havsområden i Europa, och effekterna av detta är kännbara för alla sorters fiskare inom hela sektorn.

Or. en

Ändringsförslag 129
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Skäl 11

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(11) Medlemsstaterna bör också vid varje tidpunkt efterlikna den rangordning av minimiskattenivåer som fastställs i bilagan för olika produkter och för varje enskild användning, för att säkerställa en miljömässigt skräddarsydd skattestruktur. ***Minimiskattenivåerna på energi bör automatiskt justeras varje år med hänsyn till utvecklingen av deras realvärde, så att den nuvarande nivån på harmoniseringen av skattesatser bibehålls och den volatilitet som beror på energi- och livsmedelspriser därigenom minskar. Denna justering bör göras på grundval av utvecklingen av det unionsomfattande harmoniserade konsumentprisindex, exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av Eurostat.***	(11) Medlemsstaterna bör också vid varje tidpunkt efterlikna den rangordning av minimiskattenivåer som fastställs i bilagan för olika produkter och för varje enskild användning, för att säkerställa en miljömässigt skräddarsydd skattestruktur.

Or. en

Ändringsförslag 130
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 12

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(12) För att säkerställa ett smidigt genomförande av vissa bestämmelser om vissa produkter eller användningar ***behövs*** en övergångsperiod för tillämpningen.	(12) För att säkerställa ett smidigt genomförande av vissa bestämmelser om vissa produkter eller användningar ***kan det behövas*** en övergångsperiod för tillämpningen. ***Klimatnödläget kräver dock att bestämmelserna i detta direktiv genomförs snabbt.***

Or. en

Ändringsförslag 131
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 12

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(12) För att säkerställa ett smidigt genomförande av vissa bestämmelser om vissa produkter eller användningar ***behövs*** en övergångsperiod för tillämpningen.	(12) För att säkerställa ett smidigt genomförande av vissa bestämmelser om vissa produkter eller användningar ***kan det behövas*** en övergångsperiod för tillämpningen.

Or. en

Ändringsförslag 132
Fernando Navarrete Rojas

Förslag till direktiv
Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(13a) EU:s utsläppshandelssystem (ETS1 och ETS2), som inrättades genom direktiv 2003/87/EG och direktiv (EU) 2023/959, tillhandahåller stabila marknadsbaserade mekanismer för att internalisera koldioxidkostnaderna för förbrukning av fossila bränslen i olika sektorer, däribland energi, industri, luftfart, sjötransport, byggnader och vägtransporter, och säkerställer en gradvis minskning av växthusgasutsläppen i enlighet med unionens klimatneutralitetsmål för 2050. För att göra dessa system så effektiva som möjligt och skydda unionens sociala och ekonomiska struktur är det absolut nödvändigt att undanröja överlappande skatteåtgärder som beskattar samma externa miljöeffekter, och därigenom minska den samlade bördan för medborgare och företag.

Or. en

Ändringsförslag 133
Fernando Navarrete Rojas

Förslag till direktiv
Skäl 13b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(13b) Överlappningen mellan koldioxidprissättningen och energibeskattningen i ETS1 och ETS2 enligt detta direktiv riskerar att leda till dubbla kostnader, vilket påverkar hushållen oproportionerligt mycket och undergräver de europeiska företagens konkurrenskraft inom industri-, transport- och hushållssektorerna. Det är nödvändigt att sänka minimiskattesatserna för energiprodukter och elektricitet som faktiskt omfattas av ETS1 eller ETS2 för att förhindra orimliga kostnader, säkerställa att den gröna omställningen blir ekonomiskt överkomlig och hållbar samt stärka EU:s utsläppshandelssystem som ett övergripande instrument för utfasning av fossila bränslen.

Or. en

Ändringsförslag 134
Fernando Navarrete Rojas

Förslag till direktiv
Skäl 13c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(13c) Medlemsstaterna bör ha flexibilitet att anpassa energibeskattningen så att den prissignal som härrör från det tillämpliga koldioxidpriset i utsläppshandelssystemet (ETS1 eller ETS2) inte snedvrids. Intäkterna från utsläppshandelssystemet är energirelaterade och bidrar till att balansera utfasningen av fossila bränslen och skattemålen, samtidigt som

konsumenterna skyddas från prisvolatilitet och rättvis konkurrens säkerställs inom alla sektorer. När dessa justeringar görs måste överkomliga priser för medborgare och hushåll prioriteras och unionens globala konkurrenskraft stärkas genom att följa principerna om teknikneutralitet och marknadsdriven innovation och samtidigt säkerställa att målet om minskade koldioxidutsläpp uppnås.

Or. en

Ändringsförslag 135
Fernando Navarrete Rojas

Förslag till direktiv
Skäl 13d (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(13d) Unionens engagemang för en rättvis omställning kräver att klimatpolitikens ekonomiska effekter fördelas rättvist. Genom att anpassa energibeskattningen till ETS1 och ETS2 underlättar detta direktiv återinvestering av intäkterna från utsläppshandelssystemet, bland annat genom Sociala klimatfonden och nationella klimatinitiativ, för att ge direkt stöd till medborgare och företag, öka acceptansen och stärka det europeiska projektet.

Or. en

Ändringsförslag 136
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 14

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(14) Det är medlemsstaternas angelägenhet att besluta om skattesystem som inrättas i samband med genomförandet av denna unionsram för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Medlemsstaterna kan i detta avseende besluta att inte öka den samlade skattebördan om de anser att genomförandet av en sådan princip om skatteneutralitet skulle kunna bidra till omstrukturering och modernisering av deras skattesystem genom att uppmuntra beteenden som främjar ett bättre miljöskydd och ökad användning av arbetskraft.	(14) Det är medlemsstaternas angelägenhet att besluta om skattesystem som inrättas i samband med genomförandet av denna unionsram för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Medlemsstaterna kan i detta avseende besluta att inte öka den samlade skattebördan om de anser att genomförandet av en sådan princip om skatteneutralitet skulle kunna bidra till omstrukturering och modernisering av deras skattesystem genom att uppmuntra beteenden som främjar ett bättre miljöskydd***, till exempel genom att uppmuntra energieffektivitet, användning av förnybar energi*** och ökad användning av arbetskraft. ***Det rekommenderas starkt att skattesystemet utformas så att energiskattedirektivets eventuella regressiva karaktär kompenseras genom stark progressivitet i skattesystemet samt omfördelningsåtgärder.***

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 14

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(14) Det är medlemsstaternas angelägenhet att besluta om skattesystem som inrättas i samband med genomförandet av denna unionsram för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Medlemsstaterna kan i detta avseende besluta att inte öka den samlade skattebördan om de anser att genomförandet av en sådan princip om skatteneutralitet skulle kunna bidra till	(14) Det är medlemsstaternas angelägenhet att besluta om skattesystem som inrättas i samband med genomförandet av denna unionsram för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Medlemsstaterna kan i detta avseende besluta att inte öka den samlade skattebördan om de anser att genomförandet av en sådan princip om skatteneutralitet skulle kunna bidra till

omstrukturering och modernisering av deras skattesystem genom att uppmuntra beteenden som främjar ett bättre miljöskydd och ökad användning av arbetskraft.	omstrukturering och modernisering av deras skattesystem genom att uppmuntra beteenden som främjar ett bättre miljöskydd***, till exempel genom att uppmuntra energieffektivitet, användning av förnybar energi*** och ökad användning av arbetskraft. ***Det bör starkt uppmuntras att skattesystemet utformas så att det effektivt förebygger transportfattigdom.***

Or. en

Ändringsförslag 138
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 14

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(14) Det är medlemsstaternas angelägenhet att besluta om skattesystem som inrättas i samband med genomförandet av denna unionsram för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Medlemsstaterna kan i detta avseende besluta att inte öka den samlade skattebördan om de anser att genomförandet av en sådan princip om skatteneutralitet skulle kunna bidra till omstrukturering och modernisering av deras skattesystem genom att uppmuntra beteenden som främjar ett bättre miljöskydd och ökad användning av arbetskraft.	(14) Det är medlemsstaternas angelägenhet att besluta om skattesystem som inrättas i samband med genomförandet av denna unionsram för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Medlemsstaterna kan i detta avseende besluta att inte öka den samlade skattebördan om de anser att genomförandet av en sådan princip om skatteneutralitet skulle kunna bidra till omstrukturering och modernisering av deras skattesystem genom att uppmuntra beteenden som främjar ett bättre miljöskydd och ökad användning av arbetskraft. ***Skattesystemet bör utformas på ett sätt som gör att negativa effekter på låginkomsthushåll, i synnerhet hyresgäster, undviks.***

Or. en

Ändringsförslag 139
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 14a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(14a) I genomsnitt väntas det nuvarande förslaget få väldigt begränsad effekt i medlemsstaterna. Eftersom elkostnaderna utgör en större andel av kostnaderna för låginkomsthushåll har de föreslagna sänkningarna av skatten på el en betydande progressiv effekt på den EU-övergripande fördelningen och fördelningen inom alla de medlemsstater som kommer att behöva tillämpa skattesänkningarna.

Or. en

Ändringsförslag 140
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 15

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(15) Priserna på energiprodukter är avgörande faktorer i energi-, transport- och miljöpolitiken i unionen.	(15) Priserna på energiprodukter är avgörande faktorer i energi-, transport- och miljöpolitiken i unionen. ***När energipriserna är höga på grund av volatilitet på de internationella marknaderna för fossila bränslen kan medlemsstaterna kompensera ekonomiskt utsatta hushåll och mikroföretag för ökningen av konsumentpriserna genom att bland annat sänka skatterna och avgifterna på konsumenternas energiräkningar i enlighet med direktiv (EU) 2019/944 (elmarknadsdirektivet), vilket kommissionen också påminner om i sitt meddelande av den 13 oktober 2021 Ta itu med stigande energipriser: en verktygslåda för åtgärder och stöd.***

Or. en

Ändringsförslag 141
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 15a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(15a) Möjligheten att tillämpa differentierade nationella skattesatser för en och samma produkt bör tillåtas under vissa omständigheter om åtgärden syftar till att möjliggöra lika tillgång till dessa produkter för alla hushåll och till att främja kollektivtrafiken.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 17a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(17a) Endast den slutliga energianvändningen bör beskattas, alltså varken energianvändningen inom energivärdekedjan eller någon form av omvandling eller lagring. Denna princip bör tillämpas på alla former av energiomvandlingsprocesser och på energiprodukter och el som används för transport och lagring av energiprodukter och el. Omvandling bör i detta sammanhang förstås som en process för omvandling av en energiform till en annan, såsom elproduktion med hjälp av naturgas eller vätgasproduktion med hjälp av el eller naturgas.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 18

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(18) Energiprodukter som används som motorbränsle för vissa ändamål och sådana som används som bränsle för uppvärmning beskattas normalt lägre än energiprodukter som används som drivmedel. Elektricitet bör alltid vara en av de lägst beskattade energikällorna för att främja dess användning, särskilt inom transportsektorn. I detta syfte bör medlemsstaterna sträva efter att tillämpa samma skattenivå för elektricitet för laddning av elfordon som för uppvärmningsändamål under den tid som krävs efter det att detta direktiv har trätt i kraft.	(18) Energiprodukter som används som motorbränsle för vissa ändamål och sådana som används som bränsle för uppvärmning beskattas normalt lägre än energiprodukter som används som drivmedel. Elektricitet bör alltid vara en av de lägst beskattade energikällorna för att främja dess användning, särskilt inom transportsektorn. I detta syfte bör medlemsstaterna sträva efter att tillämpa samma skattenivå för elektricitet för laddning av elfordon som för uppvärmningsändamål under den tid som krävs efter det att detta direktiv har trätt i kraft. ***I detta sammanhang bör kommissionen utarbeta och anta en delegerad akt för att komplettera detta direktiv med en gemensam certifieringsram för ursprungsbestämning av den el som förbrukas.***

Or. en

Ändringsförslag 144
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 18

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(18) Energiprodukter som används som motorbränsle för vissa ändamål och sådana som används som bränsle för uppvärmning beskattas normalt lägre än energiprodukter som används som drivmedel. Elektricitet bör alltid vara en av de lägst beskattade energikällorna för att främja dess användning, ***särskilt*** inom transportsektorn. I detta syfte bör medlemsstaterna sträva	(18) Energiprodukter som används som motorbränsle för vissa ändamål och sådana som används som bränsle för uppvärmning beskattas normalt lägre än energiprodukter som används som drivmedel. Elektricitet bör alltid vara en av de lägst beskattade energikällorna för att främja dess användning, ***bland annat*** inom transportsektorn ***och för uppvärmning och***

efter att tillämpa samma skattenivå för elektricitet för laddning av elfordon som för ***uppvärmningsändamål*** under den tid som krävs efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

nedkylning. I detta syfte bör medlemsstaterna sträva efter att tillämpa samma skattenivå för elektricitet för laddning av elfordon som för ***uppvärmnings- och nedkylningsändamål*** under den tid som krävs efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Or. en

Ändringsförslag 145
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 20

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(20) Energiprodukter bör i huvudsak omfattas av en unionsram när de används som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle. ***Det är därför i överensstämmelse med skattesystemets natur och logik att inte låta reglerna omfatta dubbel användning av energiprodukter och användning av sådana till annat än bränsle .*** Elektricitet som används på liknande sätt bör behandlas likvärdigt.	(20) Energiprodukter bör i huvudsak omfattas av en unionsram när de används som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle. Elektricitet som används på liknande sätt bör behandlas likvärdigt.

Or. en

Ändringsförslag 146
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(20a) Luftfartens klimatpåverkan är sedan länge fastställd av forskarsamfundet, särskilt av FN:s klimatpanel (IPCC), åtminstone sedan 1999 då dess särskilda rapport om

luftfarten och den globala atmosfären1a kom. Till skillnad från andra sektorer som släpper ut växthusgaser har luftfarten dessutom ökat mycket, och därmed har de samlade utsläppen från luftfarten fördubblats under de senaste 30 åren, med en ökning på nästan 28 % sedan 2013 bara i Europa. Enligt aktuella uppgifter genereras minst hälften av alla dessa utsläpp av endast 1 % av världens befolkning och då främst av den andel som har de högsta inkomsterna. Enligt en nyligen genomförd studie från Easa1b kan utsläpp som inte består av koldioxid dessutom ha en klimatpåverkan som är minst dubbelt så stor som enbart koldioxidutsläppen. Denna klimatpåverkan beror främst på sammansättningen hos det fossila bränsle som till stor del används inom sektorn i dag, och den bör därför snarast internaliseras genom lämplig beskattning. En flygbränsleskatt för flygningar inom EU bör införas för att verka avskräckande för så kallade spökflyg och som komplement till de nödvändiga vidare åtgärder som ska vidtas i översynen av förordningen om ankomst- och avgångstider och som i praktiken ska förhindra att tomma eller halvtomma flygningar kan genomföras.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(20a) Att bibehålla skattebefrielser för energiprodukter som används för annan luft- och sjöfart än för privata nöjesändamål är avgörande för att

förhindra koldioxidläckage, respektera internationella avtal, till exempel de som ingås inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen och Internationella sjöfartsorganisationen, och undvika marknadssnedvridning som skulle kunna undergräva effektiviteten hos unionens politik. Dessa skattebefrielser skyddar unionsföretagens konkurrenskraft och minskar incitamenten att flytta verksamhet till jurisdiktioner med mindre stränga regler, samtidigt som medlemsstaterna bibehåller flexibiliteten att tillämpa begränsad beskattning när detta är förenligt med internationella skyldigheter och unionens mål.

Or. en

Ändringsförslag 148
Enikő Győri

Förslag till direktiv
Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(20a) Med hänsyn till de olika geografiska förhållandena i vissa medlemsstater, där naturgas spelar en avgörande roll för att säkerställa en stabil och trygg energiförsörjning, är det nödvändigt att behålla skatten på naturgas på en rimlig miniminivå. Denna strategi stöder en tryggad energiförsörjning och en oavbruten energiförsörjning till konsumenterna i dessa regioner.

Or. en

Ändringsförslag 149
Anouk Van Brug, Gilles Boyer

Förslag till direktiv
Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(20a) För att upprätthålla lika villkor och förhindra både företagsflykt och koldioxidläckage kommer den mängd bränsle som används för sjöfart i EU:s vatten, snarare än den mängd tung eldningsolja som bunkras i EU:s hamnar, att beskattas.

Or. en

Motivering

För att förhindra både koldioxidläckage och företagsflykt bör vi inte beskatta den mängd tung eldningsolja som bunkras i EU:s hamnar utan den mängd bränsle som används i EU:s vatten. Incitamentet att bunkra utanför EU undanröjs därmed eftersom alla fartyg måste betala sin skäliga andel av bränsleskatten. Dessutom bevaras incitamentet att ställa om till mer hållbara alternativa bränslen. Det tekniska genomförandet kommer att delegeras till Europeiska kommissionen.

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

Förslag till direktiv
Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(20a) Energipriserna utsätts ofta för volatilitet. Ett tydligt exempel är Rysslands invasion av Ukraina den 24 februari 2022, som ledde till stigande energipriser i hela unionen.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 20b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(20b) Införandet av en ny bränsleskatt för fisket skulle innebära en konkurrensnackdel för EU:s fiskerisektor i förhållande till andra länders flottor, som har lägre bränslepriser och skatter, vilket gör det ännu svårare att uppnå de lika villkor som verkligen behövs. Det bör också beaktas att fisket även begränsas av regelverk som försvårar omställningen till hållbara alternativa bränslen. Dessutom skulle de små fiskefartygen drabbas särskilt hårt av denna skatt, eftersom de inte har möjlighet att tanka i hamnar med lägre bränslepriser. Det är även viktigt att beakta de insatser för att fasa ut fossila bränslen som redan har gjorts av EU:s fiskeflotta, som minskade sin bränsleförbrukning och sina koldioxidutsläpp med 31 % mellan 2009 och 2022.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 20b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(20b) Att flyga är betydligt mer energiintensivt än andra transportsätt och bör beskattas i enlighet med detta. Det saknas kanske bra alternativ till flygplan för resor till eller från randområden, bergsområden, öområden, glesbefolkade områden och yttersta randområden, men ett skattesystem som gynnar luftfarten är inte nödvändigtvis det bästa politiska verktyget för att trafikera dessa områden på längre sikt. Regeringarna bör använda

eventuella intäkter från en skatt på fotogen till att investera i och stärka välfärden i dessa regioner.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 21

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(21) Unionen och medlemsstaterna har ingått multilaterala avtal om luftfart och lufttransporter, eller bilaterala avtal med tredjeländer. Dessa avtal innehåller bestämmelser om beskattning av flygbränsle. Flygbränsle har traditionellt omfattats av en förmånlig beskattning. Behovet av att uppnå direktivets mål förutsätter, utan att det påverkar tillämpningen av dessa internationella avtal, att energiprodukter och elektricitet som levereras för luftfart inom EU, med undantag för ren flygfrakt, bör beskattas. Befrielsen för bränsle som används för ren flygfrakt behövs fortfarande i avsaknad av effektivare alternativ.	***utgår***

Or. en

Ändringsförslag 154
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 21

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(21) Unionen och medlemsstaterna har ingått multilaterala avtal om luftfart och lufttransporter, eller bilaterala avtal med	(21) Unionen och medlemsstaterna har ingått multilaterala avtal om luftfart och lufttransporter, eller bilaterala avtal med

tredjeländer. Dessa avtal innehåller bestämmelser om beskattning av flygbränsle. Flygbränsle har traditionellt omfattats av en förmånlig beskattning. Behovet av att uppnå direktivets mål förutsätter, utan att det påverkar tillämpningen av dessa internationella avtal, att energiprodukter och elektricitet som levereras för luftfart inom EU***, med undantag för ren flygfrakt,*** bör beskattas. ***Befrielsen för bränsle som används för ren flygfrakt behövs fortfarande i avsaknad av effektivare alternativ***.

tredjeländer. Dessa avtal innehåller bestämmelser om beskattning av flygbränsle ***där man utgår från en tolkning av de ursprungliga bestämmelserna i Chicagokonventionen om civil luftfart, som 1944 lade grunden för Internationella civila luftfartsorganisationen. Den enda uttryckliga begränsningen för bränslebeskattning anges i artikel 24 i konventionen och avser bränsle som redan finns i tanken vid landning, för att undvika dubbelbeskattning, men där hänvisas inte uttryckligen till bränsle som tankas därefter***. Flygbränsle har traditionellt omfattats av en förmånlig beskattning. Behovet av att uppnå direktivets mål förutsätter, utan att det påverkar tillämpningen av dessa internationella avtal, att energiprodukter och elektricitet som levereras för luftfart inom EU bör beskattas. ***I framtida översyner av sådana internationella luftfartsavtal bör de nuvarande kryphålen, som ger skattebefrielse för flygbränsle till flyg som avgår från eller ankommer till flygplatser i EU, tas bort***.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 21

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(21) Unionen och medlemsstaterna har ingått multilaterala avtal om luftfart och lufttransporter, eller bilaterala avtal med tredjeländer. Dessa avtal innehåller bestämmelser om beskattning av flygbränsle. Flygbränsle har traditionellt omfattats av en förmånlig beskattning. Behovet av att uppnå direktivets mål förutsätter, utan att det påverkar	(21) Unionen och medlemsstaterna har ingått multilaterala avtal om luftfart och lufttransporter, eller bilaterala avtal med tredjeländer. Dessa avtal innehåller bestämmelser om beskattning av flygbränsle. Flygbränsle har traditionellt omfattats av en förmånlig beskattning. Behovet av att uppnå direktivets mål förutsätter, utan att det påverkar

tillämpningen av dessa internationella avtal, att energiprodukter och elektricitet som levereras för luftfart inom EU, med undantag för ren flygfrakt, bör beskattas. Befrielsen för bränsle som används för ren flygfrakt behövs fortfarande i avsaknad av effektivare alternativ.	tillämpningen av dessa internationella avtal, att energiprodukter och elektricitet som levereras för luftfart inom EU, med undantag för ren flygfrakt, bör beskattas. Befrielsen för bränsle som används för ren flygfrakt behövs fortfarande i avsaknad av effektivare alternativ. ***Detsamma gäller för sjöfarten, som är ett av de mest energieffektiva transportsätten och som är viktig för konnektiviteten i Europa. Närsjöfarten inom EU är särskilt viktig för att bibehålla förbindelserna mellan öar respektive avlägsna regioner och det europeiska fastlandet.***

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 22

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(22) För att säkerställa ett smidigt genomförande av detta direktiv skulle minimiskattenivåerna för motorbränslen för icke-yrkesmässig luftfart och icke-nöjesflyg inom EU uppnås under en övergångsperiod på tio år, medan hållbara alternativa bränslen och elektricitet skulle omfattas av en minimiskattesats på noll under tio år. Energiprodukter och elektricitet som används för yrkesmässig luftfart och nöjesflyg inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.	***utgår***

Or. en

Ändringsförslag 157
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 22

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(22) För att säkerställa ***ett smidigt genomförande av detta direktiv skulle*** minimiskattenivåerna för motorbränslen för ***icke-yrkesmässig*** luftfart ***och icke-nöjesflyg*** inom EU ***uppnås under en övergångsperiod på tio år***, medan ***hållbara alternativa bränslen*** och elektricitet skulle omfattas av en minimiskattesats på noll under tio år. Energiprodukter och elektricitet som används för yrkesmässig luftfart och nöjesflyg inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.	(22) För att säkerställa ***att luftfartens verkliga kostnader internaliseras så att luftfarten får lika villkor i förhållande till andra transportsätt bör*** minimiskattenivåerna för motorbränslen för luftfart inom EU ***införas omedelbart***, medan ***avancerade biodrivmedel, förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung*** och elektricitet skulle omfattas av en minimiskattesats på noll under tio år***, vari även el som levereras för stationär drift och eldriven taxning på marken ingår***. Energiprodukter och elektricitet som används för yrkesmässig luftfart och nöjesflyg inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna. ***Flygfrakt bör omfattas av samma skyldigheter som annan luftfart för att konkurrensen inte ska snedvridas ytterligare, vilket i slutänden skulle utgöra hinder för det mål om trafikomställning till järnväg, även för gods, som infördes genom kommissionens meddelande av den 9 december 2020 om strategin för hållbar och smart mobilitet.***

Or. en

Ändringsförslag 158
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 22

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(22) För att säkerställa ett smidigt genomförande av detta direktiv skulle	(22) För att säkerställa ett smidigt genomförande av detta direktiv skulle

minimiskattenivåerna för motorbränslen för icke-yrkesmässig luftfart och icke-nöjesflyg inom EU ***uppnås under en övergångsperiod på tio år***, medan hållbara alternativa bränslen och elektricitet skulle omfattas av en minimiskattesats på noll under tio år. Energiprodukter och elektricitet som används för yrkesmässig luftfart och nöjesflyg inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.	minimiskattenivåerna för motorbränslen för icke-yrkesmässig luftfart och icke-nöjesflyg inom EU ***genomföras snabbt***, medan hållbara alternativa bränslen och elektricitet skulle omfattas av en minimiskattesats på noll under tio år. Energiprodukter och elektricitet som används för yrkesmässig luftfart och nöjesflyg inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna. ***Om det finns järnvägsalternativ bör flygfrakt omfattas av samma skyldigheter som annan luftfart för att inte skapa ytterligare snedvridning som gör det svårare att nå målet om omställning till järnväg.***
	Or. en

Ändringsförslag 159
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Skäl 22

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(22) För att säkerställa ett smidigt genomförande av detta direktiv skulle minimiskattenivåerna för motorbränslen för icke-yrkesmässig luftfart och icke-nöjesflyg inom EU uppnås under en övergångsperiod på tio år, medan hållbara alternativa bränslen och elektricitet skulle omfattas av en minimiskattesats på noll under tio år. Energiprodukter och elektricitet som används för yrkesmässig luftfart och nöjesflyg inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.	(22) För att säkerställa ett smidigt genomförande av detta direktiv skulle minimiskattenivåerna för motorbränslen för icke-yrkesmässig luftfart och icke-nöjesflyg inom EU uppnås under en övergångsperiod på tio år, medan hållbara alternativa bränslen och elektricitet skulle omfattas av en minimiskattesats på noll under tio år ***från och med fyra år efter det att detta direktiv har trätt i kraft***. Energiprodukter och elektricitet som används för yrkesmässig luftfart och nöjesflyg inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.
	Or. en

Ändringsförslag 160
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(22a) Enligt IPCC:s särskilda rapport om havet och kryosfären i ett föränderligt klimat har världshaven blivit allt varmare sedan 1970 och har tagit upp mer än 90 % av överskottsvärmen i klimatsystemet. Genom att absorbera mer koldioxid har haven blivit alltmer försurade i ytskiktet och det har skett en syreförlust från ytan ned till 1 000 meter. Enligt uppgifter från IMO och FAO förbrukade fiskefartyg runt om i hela världen (inklusive fartyg i inlandssjöfart) 53,9 miljoner ton bränsle under 2012, vilket ledde till utsläpp på 172,3 miljoner ton koldioxid (motsvarande 0,5 % av de totala globala koldioxidutsläppen det året), samtidigt som vattenbruket stod för ca 0,45 % av de globala växthusgasutsläppen under 2013.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(22a) Med tanke på sjöfartens internationella karaktär vore en global marknadsbaserad åtgärd det lämpligaste och effektivaste alternativet. Unionen bör därför fortsätta att utöva påtryckningar på Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) för att den ska gå vidare med utvecklingen av en sådan global

marknadsbaserad åtgärd. På det hela taget bör unionens initiativ för hanteringen av utsläppen från sjöfarten vara kompatibla med IMO:s ansträngningar, för att motverka koldioxidläckage och företagsflykt till hamnar utanför EU. Anpassningen till en marknadsbaserad åtgärd som tas fram inom IMO bör därför granskas noga för att kunna bedöma den samlade effekten på sjöfartssektorn tillsammans med detta direktiv.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 23

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(23) Bränslen som används för sjöfart, inklusive fiske, bör också beskattas, och de medlemsstater som är parter i internationella avtal som föreskriver befrielser för sådana bränslen måste senast den dag då detta direktiv börjar tillämpas se till att de undanröjer oförenligheter. Det är nödvändigt att medge att en annan skattenivå tillämpas på användningen av energiprodukter och elektricitet för reguljär trafik till sjöss och på inre vattenvägar, fiske och godstransport inom EU och när sådana aktörers fartyg ligger i hamn. Med tanke på särdragen hos dessa användningsområden bör minimiskattenivåerna vara lägre än de som gäller för allmän användning av motorbränsle. För att stimulera användningen av hållbara alternativa bränslen och elektricitet bör sådana bränslen och sådan elektricitet befrias från beskattning under tio år.	***utgår***

Energiprodukter och elektricitet som används för övrig sjöfart inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.

Or. en

Ändringsförslag 163
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 23

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(23) Bränslen som används för sjöfart, inklusive fiske, bör också beskattas, och de medlemsstater som är parter i internationella avtal som föreskriver befrielser för sådana bränslen måste senast den dag då detta direktiv börjar tillämpas se till att de undanröjer oförenligheter. Det är nödvändigt att medge att en annan skattenivå tillämpas på användningen av energiprodukter och elektricitet för reguljär trafik till sjöss och på inre vattenvägar, fiske och godstransport inom EU och när sådana aktörers fartyg ligger i hamn. Med tanke på särdragen hos dessa användningsområden bör minimiskattenivåerna vara lägre än de som gäller för allmän användning av motorbränsle. För att stimulera användningen av hållbara alternativa bränslen och elektricitet bör sådana bränslen och sådan elektricitet befrias från beskattning under tio år. Energiprodukter och elektricitet som används för övrig sjöfart inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.	(23) Bränslen som används för sjöfart, inklusive fiske, bör också beskattas, och de medlemsstater som är parter i internationella avtal som föreskriver befrielser för sådana bränslen måste senast den dag då detta direktiv börjar tillämpas se till att de undanröjer oförenligheter. Det är nödvändigt att medge att en annan skattenivå tillämpas på användningen av energiprodukter och elektricitet för reguljär trafik till sjöss och på inre vattenvägar, fiske och godstransport inom EU och när sådana aktörers fartyg ligger i hamn. ***Särskilt för lastfartyg bör skattenivåerna utgöra incitament för att börja använda teknisk innovation som gör det möjligt att väsentligt förbättra fartygens energiprestanda med hjälp av vindkraft.*** Med tanke på särdragen hos dessa användningsområden bör minimiskattenivåerna vara lägre än de som gäller för allmän användning av motorbränsle. För att stimulera användningen av hållbara alternativa bränslen och elektricitet***, bland annat fullständig elektrifiering vid kaj,*** bör sådana bränslen och sådan elektricitet befrias från beskattning under tio år. Energiprodukter och elektricitet som används för övrig sjöfart inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som

gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 23

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(23) Bränslen som används för sjöfart, ***inklusive fiske***, bör också beskattas, och de medlemsstater som är parter i internationella avtal som föreskriver befrielser för sådana bränslen måste senast den dag då detta direktiv börjar tillämpas se till att de undanröjer oförenligheter. Det är nödvändigt att medge att en annan skattenivå tillämpas på användningen av energiprodukter och elektricitet för reguljär trafik till sjöss och på inre vattenvägar, fiske och godstransport inom EU och när sådana aktörers fartyg ligger i hamn. Med tanke på särdragen hos dessa användningsområden bör minimiskattenivåerna vara lägre än de som gäller för allmän användning av motorbränsle. För att stimulera användningen av hållbara alternativa bränslen och elektricitet bör sådana bränslen och sådan elektricitet befrias från beskattning under tio år. Energiprodukter och elektricitet som används för övrig sjöfart inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.	(23) Bränslen som används för sjöfart, ***exklusive små fiskefartyg***, bör också beskattas, och de medlemsstater som är parter i internationella avtal som föreskriver befrielser för sådana bränslen måste senast den dag då detta direktiv börjar tillämpas se till att de undanröjer oförenligheter. Det är nödvändigt att medge att en annan skattenivå tillämpas på användningen av energiprodukter och elektricitet för reguljär trafik till sjöss och på inre vattenvägar, fiske och godstransport inom EU och när sådana aktörers fartyg ligger i hamn. Med tanke på särdragen hos dessa användningsområden bör minimiskattenivåerna vara lägre än de som gäller för allmän användning av motorbränsle. För att stimulera användningen av hållbara alternativa bränslen och elektricitet bör sådana bränslen och sådan elektricitet befrias från beskattning under tio år. Energiprodukter och elektricitet som används för övrig sjöfart inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.

Or. en

Ändringsförslag 165
Marco Falcone

Förslag till direktiv
Skäl 23a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(23a) Bränslen som används för sjöfart, inklusive fiske, bör också beskattas, och de medlemsstater som är parter i internationella avtal som föreskriver befrielser för sådana bränslen måste senast den dag då detta direktiv börjar tillämpas se till att de undanröjer oförenligheter. Det är nödvändigt att medge att en annan skattenivå tillämpas på användningen av energiprodukter och elektricitet för reguljär trafik till sjöss och på inre vattenvägar, fiske och godstransport inom EU och när sådana aktörers fartyg ligger i hamn. På samma sätt är det, för rutter och förbindelser av allmänt intresse mellan fastlandet och ö-regionerna, de yttersta randområdena och i avlägsna områden inom EU, viktigt att tillåta varje medlemsstat att genomdriva skattelättnader för att underlätta konnektiviteten och prioritera medborgare och företag. Med tanke på särdragen hos dessa användningsområden bör minimiskattenivåerna vara lägre än de som gäller för allmän användning av motorbränsle. För att stimulera användningen av hållbara alternativa bränslen och elektricitet bör sådana bränslen och sådan elektricitet befrias från beskattning under tio år. Energiprodukter och elektricitet som används för övrig sjöfart inom EU bör omfattas av de standardskattenivåer som gäller för motorbränslen och elektricitet i medlemsstaterna.

Or. it

Ändringsförslag 166
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 23a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(23a) Bränslesubventioner bidrar inte substantiellt till att höja fiskarnas inkomster, och subventioner för fossila bränslen är ett hinder för att nå klimatmålen eftersom de fördröjer den gröna omställningen, enligt slutsatserna i revisionsrättens översikt 01/2022 om energibeskattning, koldioxidprissättning och energisubventioner.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 24

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(24) För luftfart utanför EU får medlemsstaterna, utan att det påverkar internationella skyldigheter, och för sjöfart utanför EU, däribland fiske, bevilja befrielser eller tillämpa samma skattenivåer som inom EU, beroende på typen av verksamhet.	***utgår***

Or. en

Ändringsförslag 168
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 24

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(24) För luftfart utanför EU får	(24) För luftfart utanför EU får

medlemsstaterna, utan att det påverkar internationella skyldigheter, och för sjöfart utanför EU, däribland fiske, ***bevilja befrielser eller*** tillämpa samma skattenivåer som inom EU, beroende på typen av verksamhet.	medlemsstaterna, utan att det påverkar ***nuvarande*** internationella skyldigheter***, som följaktligen bör ses över***, och för sjöfart utanför EU, däribland fiske, tillämpa samma skattenivåer som inom EU, beroende på typen av verksamhet.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 24a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(24a) Avskaffandet av skattefria bränslen inom fiskerisektorn bör inte medföra en börda för det småskaliga fisket. Medlemsstaterna bör investera intäkterna från bränsleskatter i fiskerisektorn för att finansiera projekt som syftar till att stärka det småskaliga fiskets resiliens och position i värdekedjan och underlätta det småskaliga fiskets övergång till energieffektiva fartyg som använder hållbar förnybar energi.

Or. en

Ändringsförslag 170
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 24a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(24a) Avskaffandet av skattefria bränslen inom fiskerisektorn bör inte medföra en börda för det småskaliga fisket. Medlemsstaterna ska investera intäkterna från bränsleskatter i fiskerisektorn för att finansiera projekt

som syftar till att stärka det småskaliga fiskets resiliens och position i värdekedjan och underlätta det småskaliga fiskets övergång till energieffektiva fartyg som använder hållbar förnybar energi.

Or. en

Ändringsförslag 171
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 24a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(24a) Avskaffandet av skattefria bränslen inom fiskerisektorn bör inte medföra en börda för det småskaliga fisket. Medlemsstaterna bör investera intäkterna från bränsleskatter i fiskerisektorn för att finansiera projekt som syftar till att underlätta det småskaliga fiskets övergång till energieffektiva fartyg som använder hållbar förnybar energi.

Or. en

Ändringsförslag 172
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 25

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(25) Medlemsstaterna bör få tillstånd att tillämpa vissa andra skattebefrielser eller skattenedsättningar där detta inte motverkar uppnåendet av ***miljömål***, en väl fungerande inre marknad och inte ger upphov till snedvridning av konkurrensen.	(25) Medlemsstaterna bör få tillstånd att tillämpa vissa andra skattebefrielser eller skattenedsättningar där detta inte motverkar uppnåendet av ***miljö-, energi- eller klimatmål eller*** en väl fungerande inre marknad och inte ger upphov till snedvridning av konkurrensen.

Or. en

Ändringsförslag 173
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 25

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(25) Medlemsstaterna bör få tillstånd att tillämpa vissa andra skattebefrielser eller skattenedsättningar där detta inte motverkar uppnåendet av ***miljömål, en väl fungerande inre marknad och inte ger upphov till snedvridning av konkurrensen***.	(25) Medlemsstaterna bör få tillstånd att tillämpa vissa andra skattebefrielser eller skattenedsättningar där detta inte motverkar uppnåendet av ***energi, miljö- eller klimatmål eller en rättvis energiomställning***.

Or. en

Ändringsförslag 174
Michalis Hadjipantela

Förslag till direktiv
Skäl 25a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(25a) Medlemsstater som är öar är helt beroende av luft- och sjötransporter eftersom alternativa transportsätt saknas, och de bör därför beviljas undantag för sådana transporter, som är deras enda möjlighet till konnektivitet. Medlemsstater som är öar bör därför tillåtas att tillämpa undantag, på villkor som de ska fastställa för att säkerställa en korrekt och enkel tillämpning av sådana undantag och för att förhindra undandragande, undvikande eller missbruk, för energiprodukter som levereras för användning som bränsle och elektricitet som används direkt för fartyg som navigerar i unionens vatten och för luftfartyg.

Or. en

Ändringsförslag 175
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 26

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(26) I synnerhet ***bör högeffektiv kraftvärmeproduktion och, för att*** främja användningen av ***alternativa*** energikällor***, förnybar energi*** kunna komma i fråga för förmånligare behandling.	(26) ***För att*** i synnerhet främja användningen av ***hållbara förnybara*** energikällor ***bör sådana*** kunna komma i fråga för förmånligare behandling.

Or. en

Ändringsförslag 176
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 27

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(27) Riktade sänkningar av skattenivåer kan ***visa sig nödvändiga för att stimulera uppnåendet av miljöskyddsmål och förbättringar av energieffektiviteten*** i unionens produktionssektor.	(27) ***Tillfälliga*** riktade sänkningar av skattenivåer kan ***ge incitament för energiintensiva industrier, små och medelstora företag samt nystartade företag att genomföra en grön omställning*** i unionens produktionssektor. ***Sådana sänkningar bör villkoras av att företagen vidtar särskilda åtgärder för att göra sin verksamhet cirkulär, föroreningsfri, mycket energieffektiv och förnybar.***

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 27

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(27) Riktade sänkningar av skattenivåer kan visa sig nödvändiga för att stimulera uppnåendet av miljöskyddsmål och förbättringar av energieffektiviteten i unionens produktionssektor.	(27) Riktade sänkningar av skattenivåer ***på kort och medellång sikt*** kan visa sig nödvändiga för att stimulera uppnåendet av miljöskyddsmål och förbättringar av energieffektiviteten i unionens produktionssektor.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 27a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(27a) Genom att bidra till minskade utsläpp av växthusgaser och minskat energiberoende och till flexibla elnät är energigemenskaper och prosumenter som själva producerar förnybar energi en viktig hörnsten i energiomställningen. För att uppmuntra dessa metoder i alla medlemsstater bör egenproducerad el befrias från beskattning.

Or. en

Ändringsförslag 179
Sirpa Pietikäinen

Förslag till direktiv
Skäl 27a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(27a) Genom att bidra till minskade utsläpp av växthusgaser och minskat

energiberoende och till flexibla elnät kan energigemenskaper och prosumenter som själva producerar förnybar energi vara till nytta i energiomställningen. Ett förmånligt skattesystem bör därför tillämpas på egenproducerad el.

Or. en

Ändringsförslag 180
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Förslag till direktiv
Skäl 27a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(27a) Betydelsen av en balanserad energimix bör betonas mot bakgrund av energiomställningsprocessen för att minska beroendet av importerade energiprodukter. Medlemsstaterna har dock fortfarande exklusiv behörighet när det gäller beslut om energimixen.

Or. en

Ändringsförslag 181
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 28

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(28) Riktade sänkningar av skattenivåer kan också visa sig nödvändiga för att hantera energiskatters sociala effekter. Skattebefrielser kan tillfälligt visa sig nödvändiga för att skydda ekonomiskt utsatta hushåll.	(28) Riktade sänkningar av skattenivåer kan också visa sig nödvändiga för att hantera energiskatters sociala effekter. Skattebefrielser kan tillfälligt visa sig nödvändiga för att skydda ekonomiskt utsatta hushåll. ***Skattebefrielser kan ge tillfällig lindring, men strukturella åtgärder krävs för att förhindra att energifattigdom uppstår. Att renovera byggnader är till exempel en viktig***

lösning för att minska energiförbrukningen, energifattigdomen och utsattheten. Fördelarna med att sänka hela energikostnaden och inte bara skatteandelen är ännu större när energipriserna är höga. Människor som bor i byggnader med sämst prestanda eller som riskerar att drabbas av energifattigdom skulle gynnas av renoverade och bättre byggnader och av lägre energikostnader och skulle också skyddas från ytterligare marknadsprishöjningar och marknadsprissvängningar.

Or. en

Ändringsförslag 182
Enikő Győri

Förslag till direktiv
Skäl 28

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(28) ***Riktade sänkningar av skattenivåer kan också visa sig nödvändiga för att hantera energiskatters sociala effekter. Skattebefrielser kan tillfälligt visa sig nödvändiga för att skydda ekonomiskt*** utsatta hushåll.	(28) ***Med tanke på energibeskattningens potentiellt negativa effekter på*** utsatta hushåll ***och för att minska risken för att energifattigdom förvärras av höga energipriser bör medlemsstaterna ges möjlighet att tillämpa skattebefrielser eller nedsatta minimiskattesatser för naturgas och andra energiprodukter för dessa grupper. Sådana åtgärder är centrala för att säkerställa social rättvisa och skydda utsatta konsumenter från oproportionerliga ekonomiska bördor till följd av tillämpningen av detta direktiv.***

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 28

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(28) Riktade sänkningar av skattenivåer kan också visa sig nödvändiga för att hantera energiskatters sociala effekter. Skattebefrielser kan tillfälligt visa sig nödvändiga för att skydda ekonomiskt utsatta hushåll.	(28) Riktade sänkningar av skattenivåer kan också visa sig nödvändiga för att hantera energiskatters sociala effekter. Skattebefrielser kan tillfälligt visa sig nödvändiga för att skydda ekonomiskt utsatta hushåll. ***Energi är nödvändigt och tillgången till energitjänster är en grundläggande social rättighet. Utsatta hushåll påverkas oftare av energifattigdom.***

Or. en

Ändringsförslag 184
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 28

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(28) Riktade sänkningar av skattenivåer kan också visa sig nödvändiga för att hantera energiskatters sociala effekter. Skattebefrielser kan ***tillfälligt*** visa sig nödvändiga för att skydda ekonomiskt utsatta hushåll.	(28) Riktade sänkningar av skattenivåer kan också visa sig nödvändiga för att hantera energiskatters sociala effekter. Skattebefrielser kan visa sig nödvändiga för att skydda ekonomiskt utsatta hushåll ***och hushåll som lever i energifattigdom, särskilt när de är hyresgäster***.

Or. en

Ändringsförslag 185
Michalis Hadjipantela

Förslag till direktiv
Skäl 28

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(28) Riktade sänkningar av skattenivåer ***kan också visa sig*** nödvändiga för att hantera energiskatters sociala effekter. Skattebefrielser ***kan*** tillfälligt ***visa sig*** nödvändiga för att skydda ekonomiskt utsatta hushåll.	(28) Riktade sänkningar av skattenivåer ***är*** nödvändiga för att hantera energiskatters sociala effekter. Skattebefrielser ***är*** tillfälligt nödvändiga för att skydda ekonomiskt utsatta hushåll.

Or. en

Ändringsförslag 186
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 28a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(28a) För att ge medborgare och konsumenter egenmakt i energiomställningen och underlätta investeringar i energieffektivitet och förnybara energikällor bör beskattningen uppmuntra till både individuell och gemensam lokal egenproduktion, lagring, delning och användning av förnybar energi. Detta bör även främja gemenskaper för förnybar energi, som ett organisatoriskt koncept som syftar till att göra det möjligt för hushåll, inbegripet utsatta och fattiga hushåll, små och medelstora företag, nystartade företag och lokala myndigheter att samarbeta för att ta ansvar för energiomställningen.

Or. en

Ändringsförslag 187
Michalis Hadjipantela

Förslag till direktiv
Skäl 28a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(28a) Det finns ett akut behov av att genomföra riktade kompensationsåtgärder med hjälp av EU-instrument som Fonden för en rättvis omställning, Europeiska socialfonden+ och Sociala klimatfonden (när den är operativ) för att skydda utsatta hushåll och företag från de negativa effekterna av stigande priser på fossila bränslen.

Or. en

Ändringsförslag 188
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 28a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(28a) Energi är en kollektiv nyttighet och en mänsklig och social rättighet. Medlemsstaterna bör lägga fram åtgärder för att hantera energifattigdom och säkerställa lika tillgång till energitjänster för alla.

Or. en

Ändringsförslag 189
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 28b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(28b) Bränslesubventioner i fiskerisektorn har erkänts som skadliga subventioner som leder till en artificiell ökning av fiskekapaciteten genom att sänka kostnaden för fiske och sätta

ytterligare press på redan överfiskade bestånd. Dessutom gynnar bränslesubventioner särskilt det storskaliga och industriella fisket, till nackdel för det småskaliga fisket.

Or. en

Ändringsförslag 190
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 28b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(28b) Hushåll bör ha råd med den energi som behövs för en anständig livskvalitet och energieffektiva bostäder som möjliggör en hälsosam inomhusmiljö under både varma och kalla årstider.

Or. en

Ändringsförslag 191
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 28c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(28c) Det är mycket viktigt att anpassa beskattningen till energi- och klimatpolitiken, i linje med målen i den europeiska gröna given, och att beskatta bränsle för alla sektorer, inklusive fisket. Undantag för enbart en sektor kan inte motiveras.

Or. en

Ändringsförslag 192
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 29

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(29) Med tanke på de finansiella, ekonomiska ***och*** miljörelaterade effekterna för respektive medlemsstat, som behovet av att elektrifiera transportsektorn, är det nödvändigt att sörja för ett förfarande som tillåter medlemsstaterna att under en fastställd period införa andra skattebefrielser eller skattenedsättningar. För att skydda miljön och människors hälsa, bland annat genom att minska luftföroreningarna, är det nödvändigt att föreskriva ett förfarande som tillåter medlemsstaterna att under en fastställd period införa särskilda höjda skattesatser. Ett sådant tillstånd bör, efter en motiverad begäran från medlemsstaterna och på förslag av kommissionen, antas genom ett genomförandebeslut av rådet i enlighet med artikel 291 i EUF-fördraget. Sådana åtgärder bör ses över regelbundet.	(29) Med tanke på de finansiella, ekonomiska***,*** miljörelaterade ***och hälsoskyddsmässiga*** effekterna för respektive medlemsstat, som behovet av att elektrifiera transportsektorn ***och uppvärmnings- och kylningssektorerna***, är det nödvändigt att sörja för ett förfarande som tillåter medlemsstaterna att under en fastställd period införa andra skattebefrielser eller skattenedsättningar. För att skydda miljön och människors hälsa, bland annat genom att minska luftföroreningarna, är det nödvändigt att föreskriva ett förfarande som tillåter medlemsstaterna att under en fastställd period införa särskilda höjda skattesatser. Ett sådant tillstånd bör, efter en motiverad begäran från medlemsstaterna och på förslag av kommissionen, antas genom ett genomförandebeslut av rådet i enlighet med artikel 291 i EUF-fördraget. Sådana åtgärder bör ses över regelbundet.

Or. en

Ändringsförslag 193
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Förslag till direktiv
Skäl 29

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(29) Med tanke på de finansiella, ekonomiska och miljörelaterade effekterna för respektive medlemsstat, som behovet av att ***elektrifiera*** transportsektorn, är det nödvändigt att sörja för ett förfarande som tillåter medlemsstaterna att under en	(29) Med tanke på de finansiella, ekonomiska och miljörelaterade effekterna för respektive medlemsstat, som behovet av att ***fasa ut fossila bränslen från*** transportsektorn, är det nödvändigt att sörja för ett förfarande som tillåter

fastställd period införa andra skattebefrielser eller skattenedsättningar. För att skydda miljön och människors hälsa, bland annat genom att minska luftföroreningarna, är det nödvändigt att föreskriva ett förfarande som tillåter medlemsstaterna att under en fastställd period införa särskilda höjda skattesatser. Ett sådant tillstånd bör, efter en motiverad begäran från medlemsstaterna och på förslag av kommissionen, antas genom ett genomförandebeslut av rådet i enlighet med artikel 291 i EUF-fördraget. Sådana åtgärder bör ses över regelbundet.	medlemsstaterna att under en fastställd period införa andra skattebefrielser eller skattenedsättningar. För att skydda miljön och människors hälsa, bland annat genom att minska luftföroreningarna, är det nödvändigt att föreskriva ett förfarande som tillåter medlemsstaterna att under en fastställd period införa särskilda höjda skattesatser. Ett sådant tillstånd bör, efter en motiverad begäran från medlemsstaterna och på förslag av kommissionen, antas genom ett genomförandebeslut av rådet i enlighet med artikel 291 i EUF-fördraget. Sådana åtgärder bör ses över regelbundet.

Or. en

Motivering

Inom transportsektorn måste vi fokusera på koldioxidsnåla transporter och inte bara på elektrifiering.

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

Förslag till direktiv
Skäl 29a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(29a) Genomförandet av direktivet kan få socioekonomiska konsekvenser och olika effekter på inkomstklasser och medlemsstater. Genom detta direktiv inrättas därför en social övervakare för att bedöma genomförandet av direktivet och dess effekter i olika medlemsstater, regioner och inkomstklasser. Den sociala övervakaren bör fördela rapporteringsskyldigheter till både kommissionen och medlemsstaterna. Kommissionen bör tillhandahålla en helhetsöversikt, även när det gäller energiprisutvecklingen, medan medlemsstaterna bör beskriva de sociala

åtgärder som vidtagits för att lindra de potentiella socioekonomiska konsekvenserna av genomförandet av detta direktiv. Om det enligt den sociala övervakarens bedömningar inte görs några betydande framsteg för att minska de potentiella socioekonomiska konsekvenserna för ekonomiskt utsatta hushåll bör medlemsstaterna ha möjlighet att förlänga övergångsperioden för dessa hushåll.

Or. en

Ändringsförslag 195
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Skäl 35

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(35) Hänvisning bör göras till den version av Kombinerade nomenklaturen som för närvarande är tillämplig. För att säkerställa att hänvisningarna till KN-nummer i detta direktiv vid behov uppdateras ***och att minimiskattesatserna återspeglar prisutvecklingen,*** bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på uppdatering av hänvisningen till dessa KN-nummer ***och när det gäller uppdatering av minimiskattesatserna på grundval av den årliga utvecklingen av konsumentprisindexet***. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras	(35) Hänvisning bör göras till den version av Kombinerade nomenklaturen som för närvarande är tillämplig. För att säkerställa att hänvisningarna till KN-nummer i detta direktiv vid behov uppdateras bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på uppdatering av hänvisningen till dessa KN-nummer. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 35

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(35) Hänvisning bör göras till den version av Kombinerade nomenklaturen som för närvarande är tillämplig. För att säkerställa att hänvisningarna till KN-nummer i detta direktiv vid behov uppdateras och ***att minimiskattesatserna återspeglar*** prisutvecklingen***,*** bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på uppdatering av hänvisningen till dessa KN-nummer och ***när det gäller uppdatering av minimiskattesatserna på grundval av den årliga utvecklingen av konsumentprisindexet***. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.	(35) Hänvisning bör göras till den version av Kombinerade nomenklaturen som för närvarande är tillämplig. För att säkerställa att hänvisningarna till KN-nummer i detta direktiv vid behov uppdateras och ***med hänsyn till*** prisutvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på uppdatering av hänvisningen till dessa KN-nummer***,*** och ***minimiskattesatsernas relevans bör utvärderas regelbundet och uppdateringar föreslås vid behov***. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

Or. en

Ändringsförslag 197
Kira Marie Peter-Hansen

Förslag till direktiv
Skäl 36

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(36) Vart femte år och första gången ***fem*** år efter det att detta direktiv har trätt i kraft bör kommissionen rapportera till rådet om tillämpningen av detta direktiv och därvid särskilt behandla minimiskattenivåerna, effekterna av innovation och den tekniska utvecklingen, i synnerhet när det gäller energieffektivitet, elanvändning inom transportsektorn och motiveringen till de befrielser, nedsättningar och differentieringar som fastställs i detta direktiv. Rapporten bör beakta den inre marknadens funktion, miljörelaterade ***och*** sociala faktorer, minimiskattenivåernas realvärde och de bredare berörda målen i fördragen.	(36) Vart femte år och första gången ***tre*** år efter det att detta direktiv har trätt i kraft bör kommissionen rapportera till rådet ***och Europaparlamentet*** om tillämpningen av detta direktiv och därvid särskilt behandla ***huruvida*** minimiskattenivåerna ***bör ökas eller utvidgas för att ytterligare avspegla energiprodukternas koldioxidinnehållskomponent och luftföroreningskomponent, med beaktande av effekterna av EU:s utsläppshandelssystem på koldioxidprissättningen och huruvida det reviderade energiskattedirektivet i tillräckligt hög grad bidrar till en meningsfull koldioxidprissättning som leder till en beteendeförändring, effekten på minskningen av växthusgaser med beaktande av råden från det europeiska vetenskapliga rådgivande organet för klimatförändringar***, effekterna av innovation och den tekniska utvecklingen, i synnerhet när det gäller energieffektivitet, elanvändning inom transportsektorn och motiveringen till de befrielser, nedsättningar och differentieringar som fastställs i detta direktiv. Rapporten bör beakta den inre marknadens funktion, miljörelaterade ***faktorer, biologisk mångfald,*** sociala faktorer, minimiskattenivåernas realvärde och de bredare berörda målen i fördragen.

Or. en

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

Förslag till direktiv
Skäl 36

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(36) Vart femte år och första gången fem år efter det att detta direktiv har trätt i kraft bör kommissionen rapportera till rådet om tillämpningen av detta direktiv och därvid särskilt behandla minimiskattenivåerna, effekterna av innovation och den tekniska utvecklingen, i synnerhet när det gäller energieffektivitet, elanvändning inom transportsektorn och motiveringen till de befrielser, nedsättningar och differentieringar som fastställs i detta direktiv. Rapporten bör beakta den inre marknadens funktion, miljörelaterade och sociala faktorer, minimiskattenivåernas realvärde och de bredare berörda målen i fördragen.	(36) Vart femte år och första gången fem år efter det att detta direktiv har trätt i kraft bör kommissionen rapportera till rådet om tillämpningen av detta direktiv och därvid särskilt behandla minimiskattenivåerna, effekterna av innovation och den tekniska utvecklingen, i synnerhet när det gäller energieffektivitet, elanvändning inom transportsektorn och motiveringen till de befrielser, nedsättningar och differentieringar som fastställs i detta direktiv. Rapporten bör beakta den inre marknadens funktion, miljörelaterade och sociala faktorer, minimiskattenivåernas realvärde***, detta direktivs effekt på flygförbindelserna och det ekonomiska och sociala välbefinnandet för öregioner, randområden*** och ***avlägsna regioner samt*** de bredare berörda målen i fördragen.

Or. en

Ändringsförslag 199
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Förslag till direktiv
Skäl 36

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(36) ***Vart femte*** år och första gången ***fem*** år efter det att detta direktiv har trätt i kraft bör kommissionen rapportera till rådet om tillämpningen av detta direktiv och därvid särskilt behandla minimiskattenivåerna, effekterna av innovation och den tekniska utvecklingen, i synnerhet när det gäller energieffektivitet, elanvändning inom transportsektorn och motiveringen till de befrielser,	(36) ***Varje*** år och första gången ***ett*** år efter det att detta direktiv har trätt i kraft bör kommissionen rapportera till rådet om tillämpningen av detta direktiv och därvid särskilt behandla minimiskattenivåerna, effekterna av innovation och den tekniska utvecklingen, i synnerhet när det gäller energieffektivitet, elanvändning inom transportsektorn och motiveringen till de befrielser, nedsättningar och

nedsättningar och differentieringar som fastställs i detta direktiv. Rapporten bör beakta den inre marknadens funktion, miljörelaterade och sociala faktorer, minimiskattenivåernas realvärde och de bredare berörda målen i fördragen.	differentieringar som fastställs i detta direktiv. Rapporten bör beakta den inre marknadens funktion, miljörelaterade och sociala faktorer, minimiskattenivåernas realvärde och de bredare berörda målen i fördragen.
	Or. en