

Bruksela, 3 września 2020 r.
(OR. en)

10417/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0207(NLE)

FISC 174
ECOFIN 768
ENER 269
TRANS 359

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU)
Data otrzymania:	28 sierpnia 2020 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2020) 435 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI WYKONAWCZEJ RADY upoważniającej Niemcy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 435 final.

Zał.: COM(2020) 435 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.8.2020 r.
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Niemcy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

Opodatkowanie produktów energetycznych i energii elektrycznej w Unii jest regulowane dyrektywą Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej¹ („dyrektywa w sprawie opodatkowania energii” lub „dyrektywa”).

Zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy, oprócz przepisów określonych w szczególności w art. 5, 15 i 17, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżenia poziomu opodatkowania na podstawie szczególnych względów politycznych.

Na mocy decyzji wykonawczej Rady 2014/722/UE z dnia 14 października 2014 r.² (poprzedzonej decyzją wykonawczą Rady 2011/445/UE z dnia 12 lipca 2011 r.³) upoważniono już Niemcy do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej⁴ („energia elektryczna pobierana z łądu”).

Celem niniejszego wniosku jest przedłużenie tego upoważnienia zgodnie z wnioskiem Niemiec, biorąc pod uwagę, że obecne odstępstwo wygasa w dniu 16 lipca 2020 r.

Pismem z dnia 29 stycznia 2020 r. władze niemieckie poinformowały Komisję o swoim zamiarze przedłużenia obowiązywania obecnego środka do dnia 31 grudnia 2025 r. Pismem z dnia 30 kwietnia 2020 r. dostarczono dodatkowe informacje.

Niemcy ubiegają się o odnowienie upoważnienia do stosowania obniżonej stawki podatku w wysokości 0,50 EUR/MWh, która jest równa minimalnej stawce opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych w rozumieniu dyrektywy, w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z łądu, która jest dostarczana na statki⁵ wykorzystywane wyłącznie w celach handlowych na wodach morskich i śródlądowych Unii (uwzględniając rybołówstwo)⁶.

Wnioskowany okres obowiązywania trwa od dnia 17 lipca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. – zachowuje on zatem ciągłość z obecnym odstępstwem i mieści się w maksymalnym okresie dopuszczonym w art. 19 dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.

¹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

² Dz.U. L 300 z 18.10.2014, s. 55.

³ Dz.U. L 191 z 22.7.2011, s. 22.

⁴ Pojęcie „prywatna żegluga niehandlowa” zostało zdefiniowane w art. 14 ust. 1 lit. c) akapit drugi dyrektywy 2003/96/WE.

⁵ Wskazane we wniosku jako wszystkie statki, łodzie i konstrukcje pływające z napędem silnikowym, uwzględnione w dziale 89 Nomenklatury scalonej.

⁶ Zgodnie prawem krajowym środek nie ma zastosowania do energii elektrycznej pobieranej z łądu, która jest dostarczana na statki pływające, gdy przebywają w stoczni.

Obniżenie to ma nadal stwarzać ekonomiczną zachętę do zapewniania instalacji do zasilania i do wykorzystania energii elektrycznej pobieranej z lądu w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w miastach portowych, polepszenia jakości lokalnego powietrza oraz ograniczenia hałasu, z korzyścią dla zdrowia mieszkańców.

Celem środka, który ma być stosowany przez Niemcy, jest także zmniejszenie wpływu transportu wodnego na środowisko.

Za pomocą wnioskowanego środka Niemcy pragną utrzymać zachętę do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, która jest uważana za mniej szkodliwą alternatywę dla wytwarzania energii elektrycznej na pokładzie statków zacumowanych w porcie. Jak wskazano we wniosku, stawka standardowa podatku od energii elektrycznej wynosi w Niemczech 20,50 EUR/MWh. Korzyść podatkowa wynosi obecnie 20,00 EUR/MWh. Oznacza to, że od beneficjentów pobiera się opłaty na poziomie mającej zastosowanie unijnej minimalnej stawki podatku od energii elektrycznej, jaką dopuszcza się na podstawie dyrektywy w sprawie opodatkowania energii, wynoszącej 0,50 EUR/MWh (jak określono w art. 10 ust. 1 i tabeli C w załączniku I do dyrektywy, do zastosowań gospodarczych). Niemcy dopuszczają udzielanie korzyści podatkowej zarówno w postaci obniżonej stawki podatku pobieranej przy dostawie (potrzebne jest pozwolenie), jak i w postaci zwrotu podatku.

Z drugiej strony, zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy w sprawie opodatkowania energii, państwa członkowskie są zobowiązane zwolnić z podatku produkty energetyczne wykorzystywane do produkcji energii elektrycznej na pokładzie statków zacumowanych w porcie. Zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f) tej dyrektywy mogą tak postąpić również w przypadku energii elektrycznej produkowanej na pokładzie statków żeglujących na śródlądowych drogach wodnych. Niemcy potwierdziły transpozycję tego drugiego fakultatywnego zwolnienia.

Władze niemieckie wskazały, że obniżenie podatku ma zastosowanie do wszystkich statków, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, co oznacza, iż wszystkie statki żeglugi handlowej – niezależnie od ich wielkości lub bandery – mogą skorzystać z obniżenia podatku. Statki nie są jednak zobowiązane do używania energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Jak wskazano we wniosku, od czasu wejścia w życie programu w 2011 r. liczba beneficjentów znacznie wzrosła; w sektorze żeglugi śródlądowej niemal wszystkie statki mogą kupować energię elektryczną pobieraną z lądu; obecnie w sektorze gospodarki morskiej funkcjonuje bardzo niewiele instalacji, które nie są przeznaczone dla promów obsługujących wyspy. Ponadto zgodnie z dostępnymi danymi na wodach śródlądowych działają 454 instalacje, 385 instalacji jest na etapie planowania, a kolejnych 115 instalacji może powstać w przyszłości. W portach morskich działa 240 instalacji (z czego 237 jest przeznaczonych dla promów obsługujących wyspy), 30 instalacji znajduje się na etapie planowania (głównie na potrzeby statków wycieczkowych i kontenerowców), a kolejne 32 instalacje mogą powstać w przyszłości.

W celu oszacowania wydatków podatkowych związanych ze środkiem władze niemieckie obliczyły uszczuplenie dochodów podatkowych na podstawie ilości energii elektrycznej zużytej z tytułu świadczenia oraz kwotę korzyści. Ulga podatkowa wynosi obecnie 20,00 EUR/MWh (jak wspomniano wcześniej, standardowa stawka podatku wynosi 20,50 EUR/MWh). W 2019 r. w portach pobrano 79 302 MWh energii elektrycznej, wykorzystując energię elektryczną pobieraną z lądu. Uwzględniając ulgę podatkową, skutkuje to

uszcupieniem dochodów podatkowych za 2019 r. w wysokości 1,586 mln EUR. Zakładając, że w wyniku zastosowania środków wsparcia w przyszłości dojdzie do zwiększonego wykorzystania energii elektrycznej pobieranej z lądu, w nadchodzących latach szacuje się uszcuplenie w wysokości 2 mln EUR rocznie.

Niemcy wystąpiły z wnioskiem o przyznanie zezwolenia na okres do dnia 31 grudnia 2025 r. (począwszy od dnia 17 lipca 2020 r.) – ten przedział czasowy pozwala zachować ciągłość z obecnym odstępstwem i mieści się w maksymalnym okresie wskazanym w art. 19 ust. 2 dyrektywy.

Poprzez obniżenie podatku Niemcy chcą zachęcić armatorów statków do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w celu zmniejszenia emisji gazów i hałasu wywoływanych przez spalanie paliwa na statkach zacumowanych w porcie, jak również emisji CO₂. Zastosowanie obniżonej stawki podatku zwiększyłoby konkurencyjność energii elektrycznej pobieranej z lądu w stosunku do energii wytwarzanej w wyniku spalania magazynowanych na pokładzie statku paliw bunkrowych, która jest zwolniona z podatku.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Opodatkowanie energii elektrycznej jest uregulowane dyrektywą 2003/96/WE, w szczególności jej art. 10. Art. 14 ust. 1 lit. c) przewiduje obowiązkowe zwolnienie od podatku w odniesieniu do energii elektrycznej produkowanej na pokładzie statku. Art. 5, 15 i 17 przewidują możliwość zastosowania przez państwa członkowskie zróżnicowania podatkowego, w tym zwolnień i obniżek, w odniesieniu do niektórych zastosowań energii elektrycznej. Przepisy te jako takie nie przewidują jednak obniżenia opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Zdaniem władz niemieckich przedmiotowy środek stanowi pomoc państwa i wchodzi w zakres stosowania prawodawstwa UE w tej dziedzinie; w szczególności program ten uznano za właściwy i zgłoszony zgodnie z art. 25 rozporządzenia Komisji (WE) nr 800/2008⁷, które obecnie zastąpiono rozporządzeniem Komisji (UE) nr 651/2014⁸, jak dokładniej określono poniżej.

Przepisy określone w dyrektywie w sprawie opodatkowania energii

Art. 19 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy stanowi:

Oprócz przepisów przedstawionych w poprzednich artykułach, w szczególności w art. 5, 15 i 17, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek na podstawie szczególnych rozważań politycznych.

Poprzez obniżkę przedmiotowego podatku władze niemieckie dążą do realizacji celu, jakim jest kontynuacja wspierania mniej szkodliwego dla środowiska sposobu zaopatrzenia w energię elektryczną statków zacumowanych w portach i w ten sposób polepszenia lokalnej jakości powietrza i zmniejszenia hałasu. Komisja zaleciła już korzystanie z energii

⁷ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych), Dz.U. L 214 z 9.8.2008, s. 3.

⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1).

elektrycznej pobieranej z lądu jako alternatywę dla wytwarzania energii elektrycznej na zacumowanych statkach i w ten sposób uznała zalety środowiskowe tego rozwiązania⁹. Obecnie stawka standardowa w odniesieniu do energii elektrycznej wynosi 20,50 EUR/MWh; korzyść podatkowa wynosi obecnie 20,00 EUR/MWh. Od beneficjentów pobiera się zatem opłaty na poziomie unijnej minimalnej stawki podatku od energii elektrycznej, jaką dopuszcza się na podstawie dyrektywy w sprawie opodatkowania energii, wynoszącej 0,50 EUR/MWh, co może się w związku z tym przyczynić do dalszego osiągnięcia założonego celu polityki.

Możliwość wprowadzenia korzystnego opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu może być zastosowana zgodnie z art. 19 dyrektywy, jako że jej celem jest umożliwienie państwom członkowskim wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek na podstawie szczególnych względów politycznych.

Niemcy zwróciły się z wnioskiem, aby środek miał zastosowanie przez prawie cały maksymalny okres, jaki dopuszcza art. 19 ust. 2, tj. przez 6 lat. W zasadzie okres stosowania odstępstwa powinien być wystarczająco długi, aby nie zniechęcać operatorów portów i dostawców energii elektrycznej do kontynuowania lub rozpoczynania niezbędnych inwestycji w instalacje do zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu. Okres ten zapewni maksymalną możliwą pewność prawa również armatorom statków, którzy muszą zaplanować swoje inwestycje w urządzenia pokładowe.

Odstępstwo to nie powinno jednak uniemożliwiać zmian obowiązujących ram prawnych w przyszłości oraz powinno uwzględniać zbliżającą się zmianę dyrektywy w sprawie opodatkowania energii i możliwość przyjęcia przez Radę aktu prawnego w oparciu o wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie opodatkowania energii. Przegląd ten wynika z oceny dyrektywy w sprawie opodatkowania energii¹⁰ oraz konkluzji Rady w sprawie unijnych ram opodatkowania energii z dnia 28 listopada 2019 r.¹¹ W konkluzjach Rada zwróciła się do Komisji o przeanalizowanie i ocenę możliwych wariantów z myślą o opublikowaniu we właściwym czasie wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy w sprawie opodatkowania energii i wezwała Komisję do zwrócenia szczególnej uwagi na zakres dyrektywy, stawki minimalne oraz szczególne obniżki i zwolnienia podatkowe.

W tych okolicznościach – chociaż przyznanie upoważnienia na wnioskowany okres wydaje się właściwe – obowiązywanie odstępstwa powinno być uzależnione od wejścia w życie ogólnych przepisów w tej sprawie w momencie wcześniejszym niż koniec 2025 r.

Ponadto władze niemieckie podkreśliły, że dodatkowe środki (takie jak ograniczenie innych składników energii elektrycznej, dzienna cena usługi, inwestycje w instalacje do zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu oraz środki regulacyjne) są konieczne do poprawy warunków ramowych dotyczących korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w portach.

Zasady pomocy państwa

Przewidziana przez władze niemieckie obniżona stawka podatku w wysokości 0,50 EUR/MWh jest zgodna z minimalnym unijnym poziomem opodatkowania energii

⁹ Zalecenie Komisji 2006/339/WE z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty (Dz.U. L 125 z 12.5.2006).

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ Konkluzje Rady z dnia 28 listopada 2019 r., 14608/19, FISC 458.

elektrycznej do zastosowań gospodarczych w rozumieniu art. 10 dyrektywy 2003/96/WE. Władze niemieckie twierdzą, że program uznano za właściwy zgodnie z art. 25 rozporządzenia Komisji (WE) nr 800/2008¹² (stara wersja ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych). Jak wskazano we wniosku, istniejący program zgłoszono Komisji w dniu 11 listopada 2014 r. zgodnie ze wspomnianym art. 25 ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych (stara wersja). Przepis ten zastąpiono obecnie art. 44 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014¹³, w którym określono warunki, na jakich pomoc w formie ulg w podatkach na ochronę środowiska na mocy dyrektywy 2003/96/WE może zostać wyłączona z obowiązku zgłoszenia pomocy państwa. Niniejszy wniosek pozostaje bez uszczerbku dla jakiegokolwiek oceny środka dokonanej przez Komisję na podstawie zasad pomocy państwa. Ponadto wniosek dotyczący decyzji wykonawczej Rady nie przesądza o spoczywającym na państwie członkowskim obowiązku zapewnienia przestrzegania zasad pomocy państwa, w tym rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Polityka ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianie klimatu

Wnioskowany środek dotyczy głównie unijnej polityki ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianie klimatu. W zakresie, w jakim środek ten przyczyni się do ograniczenia spalania paliw bunkrowych na pokładzie statków zacumowanych w portach, umożliwi on w rzeczywistości osiągnięcie celu, jakim jest polepszenie jakości lokalnego powietrza i zmniejszenie hałasu. W dyrektywie 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza¹⁴ nałożono na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby poziom niektórych zanieczyszczeń powietrza nie przekraczał wartości dopuszczalnych, wartości docelowych i innych norm jakości powietrza określonych w dyrektywie. Na tej podstawie państwa członkowskie są zobowiązane do rozwiązania problemów, takich jak, w stosownych przypadkach, emisje ze statków zacumowanych w portach, i można przyjąć, że w portach, w których występują takie problemy, zachęcać się będzie dalej do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w ramach ogólnej strategii na rzecz jakości powietrza. Do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu zachęcono również w dyrektywie (UE) 2016/802¹⁵ regulującej zawartość siarki w paliwach ciekłych.

Środek ten doprowadzi również prawdopodobnie do zmniejszenia emisji CO₂ w zakresie, w jakim wytworzenie energii elektrycznej pochodzącej z sieci lądowej wiąże się z niższymi emisjami dwutlenku węgla niż w przypadku energii elektrycznej wytwarzanej poprzez spalanie paliw bunkrowych na statkach, dzięki większej wydajności systemowej i wykorzystaniu innych rodzajów paliwa. W związku z tym władze niemieckie podkreśliły, że o ile faktyczne ograniczenie emisji CO₂ zależy od jakości wykorzystywanej energii elektrycznej, w niemieckim koszyku energii elektrycznej szacowane ograniczenie wyniosłoby ok. 30 %, a odsetek ten powinien w przyszłości wzrastać. Ponadto władze niemieckie oczekują, że lokalne emisje zanieczyszczeń powietrza (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) pochodzące

¹² Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych), Dz.U. L 214 z 9.8.2008, s. 3.

¹³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1).

¹⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszyego powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

z wytwarzania energii elektrycznej na pokładzie można w pełni ograniczyć dzięki wykorzystaniu energii elektrycznej pobieranej z lądu; można również znacząco zmniejszyć emisję hałasu.

Według władz niemieckich silniki statków wytwarzają mniej więcej następujące emisje w przeliczeniu na kWh wytwarzania energii elektrycznej, które zatem można zmniejszyć z każdą kWh energii elektrycznej pobieranej z lądu:

Rodzaj statku	g CO ₂ /kWh	g NO _x /kWh	g SO _x /kWh	g PM/kWh
Kontenerowiec	640	12,0	0,39	0,19
Gazowiec/ziarniowiec	704	12,5	0,43	0,18
Masowiec	699	13,0	0,43	0,18
Konwencjonalny statek wielozadaniowy	692	14,1	0,42	0,18
Statek wycieczkowy	679	12,0	0,41	0,18
Inny statek pełnomorski	737	—	0,45	0,18
Statek żeglugi	721	8,1	0,04	0,15
Pojazd portowy	726	—	0,04	0,15

Polityka energetyczna

Środek jest zgodny z dyrektywą 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹⁶, która reguluje kwestię instalowania urządzeń do zasilania energią elektryczną z lądu w portach, w których jest na to zapotrzebowanie, a koszty tego rozwiązania nie są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska. Uznano to również za cel będący przedmiotem wspólnego zainteresowania w związku z przyznaniem pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE¹⁷.

W tym miejscu należy zauważyć, że mniejsza konkurencyjność energii elektrycznej pobieranej z lądu wynika z faktu, że alternatywa dla niej, tj. energia elektryczna wytwarzana na pokładzie statku zacumowanego w porcie morskim, jest obecnie całkowicie zwolniona z podatku: z podatku zwolnione są nie tylko paliwa bunkrowe spalane w celu wytworzenia energii elektrycznej, co odpowiada normalnemu uregulowaniu zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a) dyrektywy 2003/96/WE, ale również energia elektryczna produkowana na pokładzie statków (por. art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy 2003/96/WE). Chociaż to ostatnie zwolnienie można samo w sobie uznać za trudne do pogodzenia z celami Unii w zakresie ochrony środowiska, to odzwierciedla ono względy praktyczne. W rzeczywistości opodatkowanie energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie statku wymagałoby zadeklarowania przez właściciela statku – często mającego siedzibę w państwie trzecim – lub armatora statku ilości zużytej energii elektrycznej. Ponadto w deklaracji musiałoby być określone, jaka część energii elektrycznej została zużyta na wodach terytorialnych państwa członkowskiego, w którym należy płacić podatek. Sporządzanie deklaracji w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego, którego wód terytorialnych dotyczy taka sytuacja, wiązałoby się ze znacznym obciążeniem administracyjnym dla właścicieli statków. Analogiczne rozważania dotyczą żeglugi

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

¹⁷ C(2014) 2231 final z dnia 9 kwietnia 2014 r. (Pomoc państwa SA.37322 (2013/N) – Niemcy Alternatywne zasilanie dla statków wycieczkowych w porcie w Hamburgu (Altona-HafenCity)).

śródlądowej i fakultatywnego traktowania podatkowego zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f) dyrektywy (wdrożonego przez Niemcy). W tych okolicznościach uzasadnione jest niedyskryminowanie mniej zanieczyszczającej środowisko alternatywy, jaką jest energia elektryczna pobierana z lądu, poprzez upoważnienie Niemiec do dalszego a obniżonej stawki podatku.

Polityka transportowa

Środek ten jest zgodny z zaleceniem Komisji 2006/339/WE w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Unii¹⁸ i z komunikatem Komisji „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE”¹⁹.

Rynek wewnętrzny i uczciwa konkurencja

Z punktu widzenia rynku wewnętrznego i uczciwej konkurencji wnioskowany środek jedynie ogranicza istniejące zakłócenia podatkowe między dwoma konkurencyjnymi źródłami energii elektrycznej dla zacumowanych statków, tj. energią elektryczną wytwarzaną na pokładzie statku i energią elektryczną pobieraną z lądu, spowodowane zwolnieniem od podatku w przypadku paliw bunkrowych.

Jeśli chodzi o konkurencję między armatorami, należy po pierwsze wspomnieć, że obecnie bardzo niewiele statków wykorzystuje energię elektryczną pobieraną z lądu na zasadach handlowych. Istotne zakłócenia konkurencji mogłyby zaistnieć tylko między statkami korzystającymi z wnioskowanego środka w wyniku przejścia na energię elektryczną pobieraną z lądu a innymi, które będą nadal korzystały z energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie statku. Chociaż dokładne prognozy kosztów zasadniczo zależą od zmian cen ropy naftowej, a zatem bardzo trudno je określić, ostatnie dostępne oceny wskazują (zgodnie z danymi dostarczonymi przez Niemcy), że ogólnie w większości przypadków nawet całkowite zwolnienie z podatku nie obniżyłoby kosztów operacyjnych energii elektrycznej pobieranej z lądu do poziomu poniżej kosztów energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie statku²⁰, a zatem w żadnym razie nie przyczyniłoby się do znaczącego wzrostu konkurencyjności armatorów statków korzystających z energii elektrycznej pobieranej z lądu w stosunku do armatorów statków korzystających z energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie. W rozpatrywanym przypadku istotne zakłócenie omawianego rodzaju jest tym mniej prawdopodobne, że Niemcy będą przestrzegać minimalnego poziomu opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, który jest określony w dyrektywie 2003/96/WE.

Ponadto, jak już wspomniano, Niemcy dopuszczają udzielanie korzyści podatkowej zarówno w postaci obniżonej stawki podatku pobieranej przy dostawie (potrzebne jest pozwolenie), jak i w postaci zwrotu podatku. W przypadku stosowania obniżenia stawki przy dostawie dostawca energii elektrycznej nie może przenosić korzyści podatkowej w całości ani w części na konsumenta końcowego, tj. armatora statku. Według władz niemieckich korzyść podatkowa jest jednak zwykle przenoszona. Jednakże nawet w przypadkach, gdy obniżenie podatku jest w pełni przenoszone na armatorów statków, którzy otrzymują energię elektryczną pobieraną z lądu opodatkowaną według stawki minimalnej przewidzianej w dyrektywie 2003/96/WE, armatorzy ci nie uzyskują faktycznej korzyści gospodarczej

¹⁸ Zalecenie Komisji 2006/339/WE z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty (Dz.U. L 125 z 12.5.2006).

¹⁹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r., COM(2009) 8 final z 21 stycznia 2009 r.

²⁰ Por. Dyrekcja Generalna ds. Środowiska Komisji Europejskiej, Umowa w sprawie świadczenia usług w zakresie przydzielania i ograniczania emisji ze statków oraz w sprawie instrumentów rynkowych, zadanie 2a energia elektryczna pobierana z lądu, sierpień 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Analizę kosztów przeprowadzono dla trzech portów: Göteborga (Szwecja), Juneau i Long Beach (Stany Zjednoczone).

w stosunku do armatorów, którzy wytwarzają własną energię elektryczną na pokładzie, ponieważ ta ostatnia jest zwolniona z podatku. Według władz niemieckich zastąpienie własnej energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie przez energię elektryczną pobieraną z lądu, opodatkowaną według obowiązującej stawki minimalnej, nie będzie prowadzić do ogólnej przewagi kosztowej.

Ponadto dostęp do energii elektrycznej pobieranej z lądu będzie możliwy dla przedmiotowych statków niezależnie od ich bandery, dzięki czemu będzie można uniknąć bardziej korzystnego opodatkowania krajowych podmiotów gospodarczych w porównaniu z ich konkurentami z pozostałych państw członkowskich UE.

Jeśli chodzi o konkurencję między portami, można oczekiwać, że ewentualny wpływ na handel między państwami członkowskimi – który mógłby wynikać ze zmiany tras statków ze względu na możliwość skorzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, na którą nałożona jest obniżona stawka podatku – będzie znikomy. W sytuacji gdy, jak stwierdzono powyżej, jest mało prawdopodobne, że mimo obniżki podatku korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu, przynajmniej w perspektywie krótkoterminowej, stanie się bardziej opłacalne niż wytwarzanie jej na pokładzie statku, jest również mało prawdopodobne, że ta obniżka podatku za energię elektryczną pobieraną z lądu w znacznym stopniu zakłóci konkurencję między portami, skłaniając statki do zmiany trasy w zależności od dostępności takiego rozwiązania. Władze niemieckie twierdzą, że w wyborze portów odgrywają rolę inne czynniki (takie jak miejsce przeznaczenia towarów lub pasażerów lub inne czynniki ekonomiczne), tak więc nie wydaje się, aby sama dostępność energii elektrycznej pobieranej z lądu miała charakter decydujący.

Władze niemieckie podkreślają ponadto, że korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu jest ograniczone również ze względu na brak uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym norm technicznych dotyczących przyłączania statków do sieci elektrycznej oraz, w niektórych przypadkach, ze względu na brak możliwości dostarczania energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Proponowane ramy czasowe odnoszące się do przedłużenia upoważnienia do stosowania obniżonej stawki podatku powodują, że jest mało prawdopodobne, aby analiza przeprowadzona w poprzednich akapitach wymagała zmiany przed datą wygaśnięcia środka, chyba że nastąpią znaczące zmiany obowiązujących ram i obecnej sytuacji.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Art. 19 dyrektywy Rady 2003/96/WE.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Dziedzina podatków pośrednich objęta art. 113 TFUE nie jest sama w sobie przedmiotem wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej w rozumieniu art. 3 TFUE.

Jednak zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE Radzie przyznano wyłączne kompetencje, w ramach prawa wtórnego, do upoważnienia państwa członkowskiego do wprowadzenia dodatkowych zwolnień lub obniżek w rozumieniu tego przepisu. Państwa członkowskie nie mogą zatem zastępować w tym zakresie Rady. W związku z tym zasada pomocniczości nie ma zastosowania do niniejszej decyzji wykonawczej. W każdym przypadku, ponieważ niniejszy akt nie stanowi projektu aktu ustawodawczego, nie należy go przekazywać parlamentom narodowym na mocy protokołu nr 2 do Traktatów w celu poddania analizie jego zgodności z zasadą pomocniczości.

- **Proporcjonalność**

Wniosek spełnia wymogi zasady proporcjonalności. Obniżka podatku nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia przedmiotowego celu.

- **Wybór instrumentu**

Proponowany instrument to decyzja wykonawcza Rady. Art. 19 dyrektywy 2003/96/WE przewiduje jedynie środek tego typu.

3. **WYNIKI OCEN *EX-POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW**

- **Oceny *ex-post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Przedmiotowy środek nie wymaga oceny obowiązującego prawodawstwa.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Niniejszy wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Niemcy i dotyczy wyłącznie tego państwa członkowskiego.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

- **Ocena skutków**

Wniosek dotyczy upoważnienia dla jednego państwa członkowskiego wydawanego na wniosek tego państwa i nie wymaga przeprowadzenia oceny skutków.

Jednak jak wcześniej wspomniano, z informacji dostarczonych przez Niemcy wynika, że środek ten będzie miał ograniczony wpływ na dochody podatkowe, a stawka podatku od energii elektrycznej pobieranej z łądu będzie nadal wyższa od minimalnego poziomu opodatkowania określonego w dyrektywie 2003/96/WE. Niemcy przewidują, że środek będzie miał korzystne skutki dla osiągnięcia celów środowiskowych, w szczególności dla poprawy jakości lokalnego powietrza i zmniejszenia hałasu w miastach portowych.

Bardziej szczegółowo – zgodnie z oszacowaniem wydatków podatkowych związanych z tym środkiem – według władz niemieckich w najbliższych latach oczekuje się uszczuplenia w wysokości 2 mln EUR rocznie.

Jednocześnie korzyści dla środowiska mogą być znaczące. Władze niemieckie podkreśliły, że o ile faktyczne ograniczenie emisji CO₂ zależy od jakości wykorzystywanej energii elektrycznej, w niemieckim koszyku energii elektrycznej szacowane ograniczenie wyniosłoby ok. 30 %, a odsetek ten powinien w przyszłości wzrastać. Ponadto władze niemieckie oczekują, że lokalne emisje zanieczyszczeń powietrza (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) pochodzące z wytwarzania energii elektrycznej na pokładzie można w pełni ograniczyć dzięki wykorzystaniu energii elektrycznej pobieranej z łądu; można również znacząco zmniejszyć emisję hałasu.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Środek nie przewiduje uproszczenia. Jest on następstwem wniosku złożonego przez Niemcy i dotyczy wyłącznie tego państwa członkowskiego.

- **Prawa podstawowe**

Środek nie ma wpływu na prawa podstawowe.

4. WPLYW NA BUDŻET

Proponowany środek nie pociąga ze sobą obciążenia finansowego ani administracyjnego dla Unii. Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie jest konieczny plan wdrożenia. Niniejszy wniosek dotyczy upoważnienia do zastosowania obniżenia podatku przez jedno państwo członkowskie, wydawanego na wniosek tego państwa. Upoważnienie jest ważne przez ograniczony okres do dnia 31 grudnia 2025 r. Stawka podatkowa, która będzie obowiązywać, będzie równa minimalnemu poziomowi opodatkowania określonego w dyrektywie w sprawie opodatkowania energii. Środek można poddać przeglądowi w przypadku wniosku o odnowienie środka po wygaśnięciu okresu jego obowiązywania.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Wniosek nie wymaga dokumentów wyjaśniających dotyczących transpozycji do prawa krajowego.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 stanowi, że Niemcy będą mogły stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w niemieckich portach („energia elektryczna pobierana z lądu”). Stawka podatkowa nie może być niższa niż minimalny poziom opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych określony w dyrektywie, który wynosi 0,50 EUR za MWh. Nie będzie możliwe dostarczanie energii elektrycznej po obniżonej stawce dla prywatnej żeglugi niehandlowej, której definicja znajduje się w art. 14 ust. 1 lit. c) akapit drugi dyrektywy 2003/96/WE.

Art. 2 stanowi, że wnioskowane upoważnienie przyznaje się ze skutkiem od dnia 17 lipca 2020 r., zachowując ciągłość z obowiązującą decyzją wykonawczą Rady 2014/722/UE, do dnia 31 grudnia 2025 r. w ramach maksymalnego okresu 6 lat dopuszczonego w dyrektywie, zgodnie z wnioskiem złożonym przez Niemcy.

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Niemcy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej¹, w szczególności jej art. 19,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją wykonawczą Rady z dnia 2014/722/UE² upoważniono Niemcy do stosowania do dnia 16 lipca 2020 r. obniżonej stawki opodatkowania w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie („energia elektryczna pobierana z lądu”) zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE.
- (2) Pismem z dnia 29 stycznia 2020 r. Niemcy zwróciły się o upoważnienie do dalszego stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE.
- (3) Dzięki zastosowaniu planowanej obniżonej stawki podatku Niemcy zamierzają dalej wspierać wykorzystanie energii elektrycznej pobieranej z lądu. Korzystanie z energii elektrycznej z tego źródła jest uznawane za mniej szkodliwy dla środowiska sposób zaopatrzenia w energię elektryczną statków zacumowanych w portach niż spalanie przez nie paliw bunkrowych.
- (4) Ponieważ korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zapobiega emisji zanieczyszczeń powietrza w wyniku spalania paliw bunkrowych, przyczynia się ono do polepszenia lokalnej jakości powietrza w miastach portowych i do redukcji hałasu. Przy uwzględnieniu szczególnych warunków struktury wytwarzania energii elektrycznej w Niemczech korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zamiast z energii elektrycznej wytwarzanej poprzez spalanie paliw bunkrowych powinno w szczególności ograniczyć emisję CO₂, innych zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu.

¹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

² Decyzja wykonawcza Rady 2014/722/UE z dnia 14 października 2014 r. upoważniająca Niemcy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE (Dz.U. L 300 z 18.10.2014, s. 55).

Oczekuje się zatem, że środek ten przyczyni się do osiągnięcia celów polityki Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony środowiska i zdrowia oraz przeciwdziałania zmianie klimatu.

- (5) Upoważnienie Niemiec do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu nie wykracza poza to, co jest konieczne do zwiększenia wykorzystania takiej energii elektrycznej, ponieważ w większości przypadków wytwarzanie energii elektrycznej na pokładzie statku pozostanie bardziej konkurencyjną alternatywą. Z tego samego powodu oraz ze względu na obecny stosunkowo niski stopień rozpowszechnienia na rynku tej technologii środek ten nie spowoduje prawdopodobnie, w okresie jego obowiązywania, istotnych zakłóceń konkurencji, a zatem nie będzie miał negatywnego wpływu na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.
- (6) Zgodnie z art. 19 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE każde upoważnienie przyznawane na podstawie tego przepisu musi być ściśle ograniczone w czasie. W celu zapewnienia odpowiednio długiego okresu, na który zatwierdza się środek, niezniechęcającego odpowiednich podmiotów gospodarczych do dokonywania niezbędnych inwestycji, uzasadnione jest przyznanie upoważnienia do dnia 31 grudnia 2025 r. Upoważnienie przestanie być jednak stosowane od daty rozpoczęcia stosowania jakichkolwiek przepisów ogólnych dotyczących korzyści podatkowych dotyczących energii elektrycznej pobieranej z lądu przyjętych przez Radę na podstawie art. 113 lub jakiegokolwiek innego odpowiedniego postanowienia Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jeżeli takie przepisy będą miały zastosowanie przed dniem 31 grudnia 2025 r.
- (7) W celu zapewnienia pewności prawa operatorom portów i armatorom statków oraz w celu uniknięcia potencjalnego zwiększenia obciążeń administracyjnych dla dystrybutorów i redystrybutorów energii elektrycznej, które mogłyby wynikać ze zmian stawki podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu, należy zapewnić możliwość stosowania przez Niemcy w sposób nieprzerwany obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu. Należy zatem udzielić wnioskowanego upoważnienia ze skutkiem od dnia 17 lipca 2020 r., w celu zachowania ciągłości w stosunku do wcześniejszych uregulowań na mocy decyzji wykonawczej Rady 2014/722/UE.
- (8) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Upoważnia się Niemcy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach („energia elektryczna pobierana z lądu”), z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, pod warunkiem zachowania minimalnych poziomów opodatkowania, o których mowa w art. 10 dyrektywy 2003/96/WE.

Artykuł 2

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 17 lipca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2025 r.

Jednakże w przypadku gdy Rada, działając na podstawie art. 113 lub jakiegokolwiek innego odpowiedniego postanowienia Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, przyjmie przepisy ogólne dotyczące korzyści podatkowych dotyczących energii elektrycznej pobieranej z lądu, niniejsza decyzja przestaje być stosowana w dniu rozpoczęcia stosowania tych przepisów ogólnych.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*