



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 19 lipca 2018 r.  
(OR. en)

11307/18

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2018/0287 (NLE)

---

FISC 316  
ENER 282  
ECOFIN 752

## WNIOSEK

---

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,  
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 16 lipca 2018 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii  
Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: COM(2018) 535 final

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący DECYZJI WYKONAWCZEJ RADY upoważniającej  
Hiszpanię do stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego od energii  
elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie,  
zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 535 final.

Załącznik: COM(2018) 535 final



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.7.2018  
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Wniosek

**DECYZJA WYKONAWCZA RADY**

**upoważniająca Hiszpanię do stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego od 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 elektrycznej<sup>1</sup> (zwaną dalej „dyrektywą w sprawie opodatkowania energii” lub „dyrektywą”).

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.

Niniejszy wniosek ma na celu upoważnienie Hiszpanii do stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie (zwaną dalej „energią elektryczną pobieraną z lądu”). Obniżenie to ma stworzyć ekonomiczną zachętę do zapewniania instalacji do zasilania i do wykorzystania energii elektrycznej pobieranej z lądu w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w miastach portowych i polepszenia jakości lokalnego powietrza, z korzyścią dla zdrowia mieszkańców.

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

Pismem z dnia 12 kwietnia 2018 r. władze hiszpańskie poinformowały Komisję, że od dnia 1 lipca 2018 r. przez okres 6 lat zamierzają stosować stawkę obniżoną w wysokości 0,50 EUR za MWh w odniesieniu do podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu. Podana stawka podatku jest równa minimalnej stawce opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, określonej w dyrektywie 2003/96/WE.

Za pomocą wnioskowanego środka Hiszpania zamierza stworzyć zachętę do wykorzystywania energii elektrycznej pobieranej z lądu, która jest uznawana za mniej zanieczyszczającą alternatywę dla wytwarzania energii na pokładzie statku zacumowanego w porcie. Obecnie w odniesieniu do energii elektrycznej Hiszpania stosuje stawkę podatku akcyzowego *ad valorem* w wysokości 5,11269632 % ceny ostatecznej, obejmującej wszystkie cła i opłaty z wyjątkiem podatku akcyzowego i podatku od wartości dodanej. Prawodawstwo hiszpańskie wymaga również, aby zachowano minimalne poziomy określone w art. 10 ust. 1 i tabeli C załącznika I dyrektywy, tj. aby w przypadkach, gdy podatek akcyzowy *ad valorem* prowadziłby do niższego zobowiązania podatkowego, nakładany był specyficzny podatek akcyzowy w wysokości 0,50 EUR za MWh w odniesieniu do zastosowań gospodarczych oraz 1 EUR w odniesieniu do zastosowań niegospodarczych.

Obecnie energia elektryczna pobierana z lądu jest opodatkowana podatkiem o stawce ogólnej w wysokości 5,11269632 %, nałożonym na cenę energii elektrycznej. Władze hiszpańskie szacują, że cena energii elektrycznej, z wyłączeniem podatków akcyzowych i podatku od wartości dodanej, wynosi około 170 EUR za MWh, a stawka podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu, wyrażona w EUR za MWh, wynosi około 8,69 EUR. Z przeprowadzonej

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

przez Komisję analizy rynku energii elektrycznej wynika, że średnio ceny energii elektrycznej dla sektora przemysłu w Hiszpanii są niższe<sup>2</sup>. W każdym razie rzeczywisty podatek akcyzowy od energii elektrycznej pobieranej z lądu znajduje się obecnie na poziomie powyżej 0,50 EUR za MWh.

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, a 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.

Władze hiszpańskie wskazały, że obniżenie podatku miałyby zastosowanie do wszystkich statków, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej<sup>3</sup>, co oznacza, iż wszystkie statki żeglugi handlowej – niezależnie od ich wielkości lub bandery – skorzystają z obniżenia podatku.

Władze hiszpańskie poinformowały Komisję, że obecnie w portach hiszpańskich nie ma żadnych obiektów zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu, trudno jest zatem oszacować wydatki podatkowe związane z tym środkiem. Władze hiszpańskie wskazały również, iż statki nie zostaną zobowiązane do używania energii elektrycznej pobieranej z lądu. Z przeprowadzonych przez władze obliczeń wynika, że obniżenie podatku spowoduje maksymalne roczne wydatki podatkowe w wysokości około 150 000 EUR. Ta wartość opiera się na szacowanej całkowitej liczbie statków handlowych, którym można dostarczyć energię elektryczną pobieraną z lądu, wynoszącej 2 700, zużyciu energii elektrycznej przez statki w portach hiszpańskich na poziomie około 20 000 MWh rocznie oraz cenie energii elektrycznej wynoszącej 170 EUR za MWh, uwzględniającej wszystkie podatki i opłaty z wyjątkiem podatków akcyzowych i podatku od wartości dodanej.

Hiszpania wystąpiła z wnioskiem o udzielenie zezwolenia na okres 6 lat, który jest maksymalnym okresem określonym w art. 19 ust. 2 dyrektywy, począwszy od dnia 1 lipca 2018 r.

Poprzez obniżenie podatku Hiszpania pragnie 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 CO<sub>2</sub>. 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 różnicowania podatkowego, w tym zwolnień i obniżek, w odniesieniu do niektórych zastosowań energii

---

<sup>2</sup> Por. COM(2016) 769 final z 13 listopada 2016 r.

<sup>3</sup> Pojęcie „prywatna żegluga niehandlowa” zostało zdefiniowane w art. 14 ust. 1 lit. c) akapit drugi dyrektywy 2003/96/WE.

elektrycznej. Przepisy te jako takie nie przewidują jednak obniżenia opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Przedmiotowy środek stanowi pomoc państwa i wchodzi w zakres prawodawstwa UE w tej dziedzinie, w szczególności rozporządzenia Komisji 651/2014/UE<sup>4</sup>.

*Ocena środka zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE*

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 podatku władze hiszpańskie dążą do realizacji celu, jakim jest wspieranie mniej szkodliwego dla środowiska sposobu zaopatrzenia w energię elektryczną statków zacumowanych w portach i w ten sposób polepszenia jakości lokalnego powietrza. Komisja zaleciła już korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu jako alternatywę dla wytwarzania energii elektrycznej na zacumowanych statkach i w ten sposób uznała zalety środowiskowe tego rozwiązania<sup>5</sup>. Obecnie energia elektryczna pobierana przez zacumowane statki byłaby opodatkowana na poziomie ok. 8,69 EUR za MWh. Przedmiotowe obniżenie podatku stworzyłoby dodatkową zachętę do korzystania z tej technologii, o wartości około 8 EUR/MWh, a tym samym przyczyniłoby się do 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.

Hiszpania zwróciła się z wnioskiem, aby środek mógł mieć zastosowanie przez 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 do dokonywania niezbędnych inwestycji w instalacje do zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu. Okres 6 lat zapewni maksymalną możliwą pewność prawa również armatorom statków, którzy muszą zaplanować swoje inwestycje w urządzenia pokładowe.

#### *Zasady pomocy państwa*

Przewidziana przez władze hiszpańskie obniżona stawka podatku w wysokości 0,50 EUR/MWh jest zgodna z minimalnym unijnym poziomem opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych w rozumieniu art. 10 dyrektywy 2003/96/WE. Środek ten wydaje się zatem objęty art. 44 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014, który określa 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. Na obecnym etapie nie można jednak ustalić, czy spełnione są wszystkie warunki określone w tym rozporządzeniu, a wniosek dotyczący decyzji wykonawczej Rady nie przesądza o obowiązku państwa członkowskiego dotyczącym zapewnienia przestrzegania zasad pomocy

<sup>4</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 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.1–78).

<sup>5</sup> 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).

państwa, w szczególności – w przypadku pomocy objętej wyłączeniem – zasad określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014.

- **Spójność z innymi obszarami polityki Unii**

*Polityka ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianie klimatu*

Wnioskowany środek dotyczy głównie unijnej polityki ochrony środowiska. 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. W art. 13 dyrektywy 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza<sup>6</sup> nałożono na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby poziom niektórych substancji zanieczyszczających powietrze nie przekraczał wartości dopuszczalnych określonych w dyrektywie. Na tej podstawie państwa członkowskie są zobowiązane do rozwiązywania 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 do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w ramach ogólnej strategii na rzecz jakości powietrza.

Środek ten doprowadzi również prawdopodobnie do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> 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 tym kontekście można zauważyć, iż władze hiszpańskie przewidują, iż – jako że źródła energii elektrycznej zapewniane przez sieć elektroenergetyczną są częściowo odnawialne (38 % w 2015 r., przy czym wartość ta nadal wzrasta i szacuje się, że w 2050 r. wyniesie około 90–100 %) – wykorzystanie energii elektrycznej pobieranej z lądu spowoduje obniżenie poziomu emisji gazów cieplarnianych w Hiszpanii. Chociaż intensywność emisji dwutlenku węgla w przypadku dodatkowych dostaw energii elektrycznej jest zazwyczaj wyższa niż intensywność emisji dwutlenku węgla w przypadku średniego koszyka energii elektrycznej i w znacznym stopniu zależy od pory dnia, kiedy pojawia się dodatkowe zapotrzebowanie, zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> w wyniku zastosowania tego środka mogłoby być stosunkowo duże.

*Polityka energetyczna*

Środek jest zgodny z dyrektywą 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych<sup>7</sup>, 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 TFUE<sup>8</sup>.

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

<sup>6</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

<sup>7</sup> 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. 1–20).

<sup>8</sup> C(2014) 2231 final z dnia 9 kwietnia 2014 r.

(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 jest podatek. Sporządzanie deklaracji w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego, którego wód terytorialnych dotyczy taka sytuacja, wiązałoby się ze znacznym obciążeniem administracyjnym dla właścicieli statków. W tych okolicznościach uzasadnione jest niedyskryminowanie mniej zanieczyszczającego środowiska alternatywy, jaką jest energia elektryczna pobierana z lądu, poprzez upoważnienie Hiszpanii do stosowania 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 Unii<sup>9</sup> i z komunikatem Komisji „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE”<sup>10</sup>.

#### *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, 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 statku<sup>11</sup>, 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 Hiszpania będzie przestrzegać minimalnego poziomu opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, który jest określony w dyrektywie 2003/96/WE. Ponadto dostęp do energii elektrycznej

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Zob. 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](http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf). Analizę kosztów przeprowadzono dla trzech portów: Göteborga (Szwecja), Juneau i Long Beach (Stany Zjednoczone).

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 wyniknąć 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.

Proponowane ramy czasowe odnoszące się do upoważnienia do stosowania obniżonej stawki podatkowej są podobne do ram czasowych zawartych we wniosku Komisji w sprawie ośmioletniego zwolnienia podatkowego dla energii elektrycznej pobieranej z lądu. Jest mało prawdopodobne, aby analiza przeprowadzona w dwóch poprzednich akapitach wymagała zmiany przed datą wygaśnięcia środka.

## **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: 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 jest wynikiem wniosku złożonego przez Hiszpanię 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.

Z informacji dostarczonych przez Hiszpanię wynika, że środek ten będzie miał ograniczony wpływ na dochody podatkowe, a stawka podatku akcyzowego od energii elektrycznej pobieranej z ładu będzie nadal wyższa od minimalnego poziomu opodatkowania określonego w dyrektywie 2003/96/WE. Hiszpania przewiduje, że środek będzie miał korzystne skutki dla osiągnięcia celów środowiskowych, w szczególności dla poprawy jakości lokalnego powietrza w miastach portowych.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

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

- **Prawa podstawowe**

Środek nie ma wpływu na prawa podstawowe.

### **4. WPŁYW 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 sześciu lat. 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 sześcioletniego okresu jego obowiązywania.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 przewiduje, iż Hiszpania będzie mogła stosować obniżoną stawkę podatku akcyzowego od energii elektrycznej bezpośrednio dostarczanej do statków zacumowanych w hiszpańskich portach. 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 przewiduje, iż wnioskowane upoważnienie jest przyznawane ze skutkiem od daty jego notyfikacji na maksymalny okres zezwolony w dyrektywie, wynoszący 6 lat, zgodnie z wnioskiem złożonym przez Hiszpanię.

Wniosek

**DECYZJA WYKONAWCZA RADY**

**upoważniająca Hiszpanię do stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, 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 elektrycznej<sup>1</sup>, w szczególności jej art. 19,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pismem z dnia 12 kwietnia 2018 r. Hiszpania zwróciła się o upoważnienie do stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach („energia elektryczna pobierana z lądu”) zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE.
- (2) Dzięki obniżeniu podatku akcyzowego, które zamierza zastosować Hiszpania, kraj ten będzie wspierał 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.
- (3) Ponieważ korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zapobiega emisji substancji zanieczyszczających powietrze w wyniku spalania paliw bunkrowych na statkach zacumowanych w portach, przyczynia się ono do polepszenia lokalnej jakości powietrza w miastach portowych. Przy uwzględnieniu szczególnych warunków struktury wytwarzania energii elektrycznej w Hiszpanii korzystanie z energii elektrycznej pochodzącej z sieci lądowej zamiast z energii elektrycznej wytwarzanej poprzez spalanie paliw bunkrowych na statkach powinno ponadto ograniczyć emisję CO<sub>2</sub>. Oczekuje się zatem, że środek ten przyczyni się do osiągnięcia celów polityki Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony środowiska i zdrowia oraz przeciwdziałania zmianie klimatu.
- (4) Upoważnienie Hiszpanii do stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu nie wykracza poza to, co jest konieczne do zwiększenia wykorzystania energii elektrycznej pobieranej z lądu, ponieważ w większości przypadków wytwarzanie energii elektrycznej na pokładzie statku pozostanie bardziej konkurencyjną alternatywą. Z tego samego powodu oraz z uwagi na fakt, że technologia ta nie jest obecnie dostępna w Hiszpanii, środek ten nie spowoduje prawdopodobnie, w okresie jego obowiązywania, istotnych zakłóceń

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

konkurencji, a zatem nie będzie miał negatywnego wpływu na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

- (5) 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 operatorów portów do dokonywania niezbędnych inwestycji, uzasadnione jest udzielenie upoważnienia na okres sześciu lat, z zastrzeżeniem przepisów ogólnych w tej dziedzinie, które mogą zostać przyjęte na podstawie art. 113 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) i których stosowanie rozpocznie się przed przewidywaną datą wygaśnięcia okresu obowiązywania upoważnienia.
- (6) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

Upoważnia się Hiszpanię do stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, pod warunkiem zachowania minimalnego poziomu opodatkowania, o którym mowa w art. 10 dyrektywy 2003/96/WE.

#### *Artykuł 2*

Niniejsza decyzja staje się skuteczna z dniem jej notyfikacji. Niniejsza decyzja wygasa po upływie sześciu lat od tej daty.

Jednakże w przypadku gdy Rada, działając na podstawie art. 113 TFUE, przyjmie przepisy ogólne dotyczące korzyści podatkowych dotyczących energii elektrycznej pobieranej z lądu, niniejsza decyzja wygasa w dniu rozpoczęcia stosowania tych przepisów ogólnych.

#### *Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Hiszpanii.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*