



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 13 października 2021 r.
(OR. en)

12831/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0324(NLE)

FISC 164
ECOFIN 973
ENER 425
TRANS 600

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	13 października 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 630 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI WYKONAWCZEJ RADY upoważniającej Włochy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej [zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE]

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 630 final.

Załącznik: COM(2021) 630 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.10.2021 r.
COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Włochy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej [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.

Włochy zwróciły się o upoważnienie do stosowania przez okres sześciu lat obniżonej stawki na dostawy energii elektrycznej pobieranej z lądu do statków zacumowanych w porcie, wyposażonych w instalacje elektryczne o zainstalowanej mocy znamionowej powyżej 35 kW. Celem niniejszego wniosku jest udzielenie tego upoważnienia w drodze odstępstwa obowiązującego, zgodnie z wnioskiem, przez okres sześciu lat od dnia 18 października.

Pismem z dnia 14 września 2020 r. władze włoskie poinformowały Komisję o zamiarze zastosowania środka. W dniu 12 maja 2021 r. dostarczono dodatkowe informacje.

Włochy ubiegają się o upoważnienie do stosowania obniżonej stawki podatku w wysokości 0,50 EUR/MWh – równej minimalnej stawce opodatkowania energii elektrycznej wykorzystywanej do celów działalności gospodarczej, określonej w dyrektywie – od energii elektrycznej dostarczanej z lądu do statków zacumowanych w porcie, wyposażonych w instalacje elektryczne o zainstalowanej mocy znamionowej powyżej 35 kW.

Okres obowiązywania upoważnienia, którego dotyczy wniosek, miałby wynieść sześć lat., co mieści się w ramach maksymalnego okresu dozwolonego na mocy art. 19 dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.

Za pomocą wnioskowanego środka Włochy pragną zachęcić 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, obniżona stawka podatku, którą zostaną objęci beneficjenci, wyniesie 0,50 EUR/MWh. Jest to minimalna stawka opodatkowania energii elektrycznej określona w art. 10 ust. 1 i tabeli C w załączniku I do dyrektywy. Ze względu na degresywną strukturę opodatkowania energii elektrycznej względna korzyść będzie większa dla operatorów (i użytkowników) instalacji o stosunkowo niskim zużyciu energii.

Z drugiej strony zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy w sprawie opodatkowania energii państwa członkowskie muszą zwalniać z podatku produkty energetyczne wykorzystywane do produkcji energii elektrycznej na pokładzie statków zacumowanych w porcie i energię elektryczną produkowaną na pokładzie takich statków. Zwolnienie może być również

¹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

stosowane w przypadku produktów energetycznych wykorzystywanych do produkcji energii elektrycznej na pokładzie statków żeglujących na śródlądowych drogach wodnych i energii elektrycznej produkowanej na pokładzie takich statków zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f) dyrektywy. Włochy potwierdziły transpozycję tego fakultatywnego zwolnienia.

Jak wskazano we wniosku, nabrzeża portowe we Włoszech są obecnie w niewielkim stopniu zelektryfikowane, w związku z czym wdrożenie obniżki podatku nie powinno mieć skutków finansowych w perspektywie krótkoterminowej. Władze włoskie nie były w stanie dokonać wstępnego szacunku liczby beneficjentów środka *ex ante* i w związku z tym nie mogły przedstawić rocznych wydatków budżetowych.

Władze włoskie wskazały, że obniżenie podatku ma zastosowanie do wszystkich statków zacumowanych w porcie, wyposażonych w instalacje elektryczne o zainstalowanej mocy znamionowej powyżej 35 kW, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, co oznacza, że z obniżenia podatku mogą skorzystać wszystkie statki żeglugi handlowej, niezależnie od ich wielkości lub bandery.

Powód, dla którego zakres przedmiotowego środka został ograniczony do statków wyposażonych w systemy elektryczne o zainstalowanej mocy znamionowej powyżej 35 kW, jest ściśle związany z realizowanym celem środowiskowym. Władze włoskie wychodzą z założenia, że statki z instalacjami elektrycznymi o niskiej mocy znamionowej korzystają zazwyczaj podczas postoju w portach z energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio przez instalacje naziemne na statki zacumowane w porcie („energia elektryczna pobierana z lądu”), a nie z samodzielnych prądnic zasilanych przez ich własne silniki spalinowe. W związku z tym statki o mocy znamionowej mniejszej niż 35 kW zacumowane w portach nie przyczyniają się do zanieczyszczenia. Uzasadnieniem dla zastosowania przedmiotowego środka podatkowego do statków z większymi instalacjami elektrycznymi, które zazwyczaj utrzymują w eksploatacji własne generatory prądu zasilane paliwami kopalnymi, jest w rzeczywistości zachęcenie ich do korzystania podczas cumowania z energii elektrycznej dostarczanej przez instalacje z lądu.

Środek nie jest dostępny dla przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji finansowej ani dla przedsiębiorstw podlegających nakazowi odzyskania środków na podstawie wcześniejszej decyzji Komisji uznającej środek pomocy za niezgodny z prawem i z rynkiem wewnętrznym.

Poprzez obniżenie podatku Włochy pragną zachęcić odpowiednie podmioty do rozwoju i korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza wywoływanego 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 sprawie opodatkowania energii, w szczególności jej art. 10. Art. 14 ust. 1 lit. c) przewiduje obowiązkowe zwolnienie od podatku w odniesieniu do produktów energetycznych do celów żeglugi oraz 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.

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.

Obniżając przedmiotowy podatek, władze włoskie dążą do realizacji celu, jakim jest wspieranie mniej szkodliwego dla środowiska sposobu zaopatrzenia w energię elektryczną statków zacumowanych w portach, a tym samym polepszenie jakości lokalnego powietrza i ograniczenie hałasu. 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 rozwiązania². Beneficjenci byłiby obciążani minimalną stawką opodatkowania energii elektrycznej w UE wynoszącą 0,50 EUR/MWh zgodnie z dyrektywą w sprawie opodatkowania energii, co może przyczynić się do osiągnięcia określonych celów 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.

Włochy zwróciły się z wnioskiem, aby środek mógł mieć zastosowanie przez maksymalny okres, jaki dopuszcza art. 19 ust. 2 dyrektywy, tj. przez 6 lat. Co do zasady okres stosowania odstępstwa powinien być wystarczająco długi, aby nie zniechęcać operatorów portów i dostawców energii elektrycznej do rozpoczynania i kontynuacji 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 rewizję dyrektywy w sprawie opodatkowania energii i możliwość przyjęcia przez Radę aktu prawnego w oparciu o wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie opodatkowania energii opublikowany w dniu 14 lipca 2021 r.³

Udzielenie upoważnienia na wnioskowany okres wydaje się wprawdzie właściwe, jednak w tych okolicznościach może się zdarzyć, że okres obowiązywania odstępstwa będzie krótszy niż ten wnioskowany, a mianowicie jeżeli wejście w życie ogólnych przepisów w tej sprawie nastąpi wcześniej.

² 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).

³ Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie restrukturyzacji unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona), 14.7.2021, COM(2021)563 final 2021/0213 (CNS).

Przewidziana przez władze włoskie 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 być objęty art. 44 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 (ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych), który określa warunki, na jakich pomoc w formie obniżek podatków 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 państwa, w szczególności – w przypadku pomocy objętej wyłączeniem – zasad określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014⁴.

- **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 osiągnięcie celu, jakim jest polepszenie jakości lokalnego powietrza. W art. 13 dyrektywy 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza⁵ nałożono na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby poziom niektórych zanieczyszczeń powietrza nie przekraczał wartości dopuszczalnych, wartości docelowych i aby przestrzegane były inne normy jakości powietrza określone w dyrektywie. Na tej podstawie państwa członkowskie są zobowiązane do rozwiązania problemów takich jak, w stosownych przypadkach, emisje ze statków zacumowanych w portach, w związku z czym jest zrozumiałe, że w portach, w których występują takie problemy, zachęca się 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) 2016/802⁶ regulującej zawartość siarki w paliwach ciekłych. Przyczyniłoby się to również do spełnienia wymogów w zakresie depozycji azotu zgodnie z dyrektywą 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. W tym względzie władze włoskie oczekują, że dzięki wykorzystaniu energii elektrycznej pobieranej z lądu lokalne emisje zostaną zredukowane.

Środek ten zachęciłby do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w celu przyczynienia się do zrównoważonego rozwoju portów i zrównoważonej żeglugi. Jest to zgodne z ambicjami polityki UE. Wprowadzenie energii elektrycznej pobieranej z lądu w europejskich portach jest jednym z proponowanych środków służących osiągnięciu ambitnych celów określonych w Europejskim Zielonym Ładzie.

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ 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).

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.

Polityka energetyczna

Środek jest zgodny z dyrektywą 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych⁷, która reguluje kwestię instalowania urządzeń do zasilania energią elektryczną z łądu 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 kontekście przyznawania pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE⁸.

W tym miejscu należy zauważyć, że mniejsza konkurencyjność energii elektrycznej pobieranej z łądu 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. Opodatkowanie energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie statku wymagałoby bowiem 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 właścicieli statków. Analogiczne rozważania dotyczą żeglugi śródlądowej i fakultatywnego opodatkowania zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f) dyrektywy (wdrożonego przez Włochy). W tych okolicznościach uzasadnione jest niedyskryminowanie mniej zanieczyszczającej środowisko alternatywy, jaką jest energia elektryczna pobierana z łądu, poprzez upoważnienie Włoch do stosowania obniżonej stawki podatku.

Polityka transportowa

Środek jest zgodny z zaleceniem Komisji 2006/339/WE w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z łądu przez statki zacumowane w portach Unii⁹ i z komunikatem Komisji – Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE¹⁰.

Rynek wewnętrzny i uczciwa konkurencja

⁷ 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).

⁸ C(2014) 2231 final z dnia 9 kwietnia 2014 r.

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

¹⁰ 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.

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 operatorami statków, należy najpierw wspomnieć, że według władz włoskich cumujące obecnie w portach statki, wyposażone w instalacje elektryczne o zainstalowanej mocy znamionowej przekraczającej 35 kW nie korzystają z energii elektrycznej pobieranej z lądu. 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 statku¹¹, 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 Włochy będą przestrzegać minimalnego poziomu opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, który jest określony w dyrektywie 2003/96/WE.

Ponadto, jak już wspomniano powyżej, operatorzy statków pobierających energię elektryczną z lądu, która podlega opodatkowaniu na minimalnym poziomie przewidzianym w dyrektywie 2003/96/WE, co do zasady nie uzyskują korzyści gospodarczej w stosunku do operatorów, którzy wytwarzają swoją własną energię elektryczną na pokładzie, ponieważ ta energia elektryczna jest zwolniona z opodatkowania. Według władz włoskich zastąpienie własnej energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie energią elektryczną pobieraną z lądu, opodatkowaną według obowiązującej stawki minimalnej, nie będzie prowadzić do ogólnej znacznej przewagi kosztowej¹².

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

¹¹ 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).

¹² Władze włoskie podają przykład średniej wielkości statku wyposażonego w instalacje elektryczne o całkowitej zainstalowanej mocy znamionowej 200 kW. Korzyść gospodarcza wynikająca ze stosowania przewidywanej stawki podatku akcyzowego w wysokości 0,5 EUR za MWh wyniosłaby – biorąc pod uwagę obecnie obowiązującą stawkę krajową i rozsądny współczynnik równoczesności w wykorzystaniu energii elektrycznej – tylko trzydzieści euro w odniesieniu do całego dnia postoju w porcie.

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.

Ograniczenie polegające na stosowaniu obniżonej stawki podatku do dostaw energii elektrycznej pobieranej z lądu o napięciu co najmniej 380 V na statki wykorzystywane do żeglugi handlowej mogłoby zostać uznane za zakłócenie funkcjonowania rynku. Władze włoskie wskazały jednak, że dostawy energii elektrycznej pobieranej z lądu o napięciu mniejszym niż 380 V na statki wykorzystywane do żeglugi handlowej nie mają miejsca, gdyż energia elektryczna tego napięcia jest dostarczana jedynie na niewielkie jednostki żeglugi niehandlowej.

Okres, w którym, zgodnie z wnioskiem, ma obowiązywać upoważnienie do stosowania obniżonej stawki podatku, chyba że w aktualnych ramach i warunkach nastąpią istotne zmiany, sprawi, że nie jest prawdopodobne, by analiza przeprowadzona w poprzednich akapitach mogła ulec zmianie 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 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 Włochy 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 przekazanych przez Włochy wynika, że środek nie będzie miał wpływu na dochody podatkowe w perspektywie krótkoterminowej. Jak wspomniano powyżej, władze włoskie nie były w stanie oszacować liczby beneficjentów. Stawka opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu nadal będzie wyższa od minimalnego poziomu opodatkowania określonego w dyrektywie 2003/96/WE. Włochy spodziewają się, że przedmiotowy środek będzie miał pozytywny wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych, a w szczególności na redukcję emisji i lokalną poprawę jakości powietrza w miastach portowych.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Środek nie przewiduje uproszczenia. Jest on następstwem wniosku złożonego przez Włochy 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. Stawka podatkowa, która będzie obowiązywać, będzie równa minimalnemu poziomowi opodatkowania określonemu

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 Włochy będą mogły stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane we włoskich portach („energia elektryczna pobierana z lądu”), z wyjątkiem prywatnej żeglugi niehandlowej. 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 upoważnienie, którego dotyczy wniosek, zostaje udzielone na 6 lat, od dnia 18 października 2021 r. do dnia 17 października 2027 r., tj. na maksymalny okres, na który zezwala dyrektywa.

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Włochy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej [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) Pismem z dnia 14 września 2020 r. Włochy zwróciły się z wnioskiem o upoważnienie do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na zacumowane w portach statki żeglugi morskiej i śródlądowej („energia elektryczna pobierana z lądu”), z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE. Pismem z dnia 12 maja 2021 r. Włochy przekazały dodatkowe informacje.
- (2) Obniżając stawkę opodatkowania, Włochy zamierzają promować korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu, która jest uważana za mniej szkodliwy dla środowiska sposób zaspokojenia zapotrzebowania na energię elektryczną statków zacumowanych w porcie niż spalanie paliw bunkrowych przez takie statki.
- (3) Ponieważ korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zapobiega emisji zanieczyszczeń powietrza wynikającej ze spalania paliw bunkrowych przez statki zacumowane w porcie, polepsza ono jakość powietrza w miastach portowych. Oczekuje się zatem, że obniżona stawka opodatkowania przyczyni się do osiągnięcia celów polityki Unii w dziedzinie ochrony środowiska i zdrowia oraz przeciwdziałania zmianie klimatu.
- (4) Upoważnienie Włoch do stosowania obniżonej stawki opodatkowania 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

¹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

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.

- (5) Aby umożliwić operatorom portów i armatorom statków, a także dystrybutorom i redystrybutorom energii elektrycznej dalsze promowanie korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, należy upoważnić Włochy do zastosowania obniżonej stawki opodatkowania tego rodzaju energii elektrycznej.
- (6) Zgodnie z art. 19 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE każde upoważnienie przyznawane na podstawie tego przepisu musi być ściśle ograniczone w czasie. Aby zapewnić wystarczająco długi okres obowiązywania upoważnienia i nie zniechęcać odpowiednich podmiotów do dokonywania niezbędnych inwestycji, należy udzielić wnioskowanego upoważnienia na okres sześciu lat od dnia 18 października 2021 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 wejdą w życie przed końcem okresu stosowania wnioskowanego upoważnienia.
- (7) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Upoważnia się Włochy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie (zwanej dalej „energią elektryczną pobieraną 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 18 października 2021 r. do dnia 17 października 2027 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 jest skierowana do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*