



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 15 iulie 2021
(OR. en)

Dosar interinstituțional:
2021/0213(CNS)

10872/21
ADD 7

FISC 123
ECOFIN 745
ENER 327
ENV 527
CLIMA 192
IA 137

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	15 iulie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2021) 642 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de directivă a Consiliului privind restructurarea cadrului Uniunii de impozitare a produselor energetice și a energiei electrice (reformare)

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2021) 642 final.

Anexă: SWD(2021) 642 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.7.2021
SWD(2021) 642 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI
REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propunere de directivă a Consiliului
privind restructurarea cadrului Uniunii de impozitare a produselor energetice și a
energiei electrice
(reformare)

{COM(2021) 563 final} - {SEC(2021) 663 final} - {SWD(2021) 640 final} -
{SWD(2021) 641 final}

Fișă rezumat
Evaluarea impactului aferentă revizuirii Directivei 2003/96/CE
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?
În contextul Pactului verde european, inițiativa de revizuire a Directivei 2003/96/CE (Directiva privind impozitarea energiei sau DIE) face parte din pachetul „Pregătiți pentru 55”. Principalele probleme abordate în evaluarea impactului sunt legate de faptul că DIE: (i) nu este aliniată la obiectivele UE în materie de climă și de energie; (ii) favorizează <i>de facto</i> utilizarea combustibililor fosili și (iii) nu mai contribuie la buna funcționare a pieței interne. Principalele cauze ale acestor probleme sunt: (i) nivelul și structura actuale ale ratelor minime (absența unui mecanism de indexare, impozitarea combustibilului pe baza volumului în locul conținutului energetic și fără a ține seama de performanța lor de mediu), (ii) domeniul de aplicare depășit în ceea ce privește produsele energetice (în special biocombustibilii) și (iii) varietatea diferențierilor, reducerilor și scutirilor fiscale, care limitează domeniul de aplicare efectiv al directivei.
Care este rezultatul urmărit?
Principalele obiective ale opțiunilor de politică propuse sunt: I. Contribuirea la obiectivele UE pentru 2030 și la atingerea neutralității climatice până în 2050 în contextul Pactului verde european. Acest lucru ar alinia impozitarea produselor energetice și a energiei electrice la politicile UE în domeniul energiei și al climei și ar contribui la eforturile UE de reducere a emisiilor, asigurând în același timp coerența cu ETS și evitând inconsecvențele și suprapunerile. II. Menținerea și îmbunătățirea pieței interne a UE prin actualizarea domeniului de aplicare și a structurii ratelor, precum și prin raționalizarea utilizării scutirilor și reducerilor fiscale de către statele membre. III. Menținerea capacității DIE de a genera venituri pentru bugetele statelor membre, precum și efectele distributive sunt alte elemente care trebuie luate în considerare în mod corespunzător.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
Problemele identificate pot fi remediate numai printr-o revizuire a DIE, în coordonare cu alte măsuri de politică ale UE. Abordările naționale riscă să denatureze piața internă și să submineze obiectivele Pactului verde european din cauza lipsei de armonizare a structurii și nivelului taxelor naționale. Numai un cadru armonizat poate contribui la atingerea nivelurilor de ambiție ale UE în aceste domenii, încercând, în același timp, să mențină atât competitivitatea sectoarelor de producție, cât și tratamentul fiscal egal între sectoare și între tipurile de utilizare a energiei. Contribuția UE la realizarea unor obiective climatice mai ambițioase la nivel mondial va fi mai eficientă dacă UE coordonează toate instrumentele de politică posibile, inclusiv impozitarea, în contextul unui plan ambițios, care cuprinde și extinderea ETS și alte acțiuni de politică relevante în cadrul pachetului „Pregătiți pentru 55”.
B. Soluții
Care sunt diferitele opțiuni disponibile pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată sau nu? Dacă nu, de ce?

Scenariul de referință (opțiunea 0) reprezintă actualul cadru legislativ privind clima și energia pentru 2030, și anume obiectivele convenite anterior privind clima și energia, de reducere cu 40 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, precum și principalele instrumente de politică pentru implementarea acestora.

Opțiunea 1 ar indexa ratele minime și ar extinde parțial baza de impozitare, păstrând în același timp în mod substanțial structura acesteia. Sectorul aviației și sectorul maritim din interiorul UE ar urma să fie incluse în domeniul de aplicare cu o rată minimă zero, prin eliminarea scutirilor fiscale actuale.

Opțiunea 2 introduce un sistem de rate simplificate. Ratele minime sunt indexate și bazate pe conținutul energetic; de asemenea, există o perioadă de tranziție (10 ani pentru opțiunea 2a și o perioadă mai scurtă până în 2030 pentru opțiunea 2b). Această opțiune pune accentul pe conținutul energetic cu un nivel mai ridicat de impozitare (în principal în ceea ce privește combustibilii pentru încălzire), iar extinderea bazei de impozitare la sectoarele navigației aeriene și maritime din interiorul UE ar fi inclusă în domeniul de aplicare al directivei cu rate minime care vor crește în mod liniar pe parcursul unei perioade de tranziție de 10 ani în ceea ce privește activitățile din interiorul UE. Opțiunea 2c introduce în cadrul ratelor o nouă componentă, care ține seama de emisiile de poluanți atmosferici ale produselor, pe lângă cele prevăzute la opțiunea 2a.

Opțiunea 3 introduce o componentă privind conținutul de carbon pentru sectoarele care nu fac în prezent obiectul ETS. Ca și în cazul opțiunii 2, și în acest caz sunt avute în vedere două perioade de tranziție (10 ani și 2030). În cadrul acestei opțiuni este analizată și introducerea unei componente de poluare.

Având în vedere că sistemul ETS ar trebui extins pentru a include emisiile generate de transporturi și de clădiri, opțiunea 2a este considerată opțiunea preferată pentru a se evita dubla impunere.

O extindere bine calibrată a ETS la transportul rutier, la transportul de marfă maritim și pe căi navigabile interioare și la clădiri, împreună cu opțiunea 2 pentru reexaminarea DIE, ar putea contribui la atingerea obiectivului climatic ambițios al UE de reducere cu 55 % a emisiilor, permițând, în același timp, atingerea celorlalte obiective în cadrul reexaminării DIE.

Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?

În cadrul unei consultări publice, marea majoritate a întreprinderilor și a autorităților publice consideră că o taxă pe energie bazată pe conținutul energetic este relevantă. Mai mult, o majoritate covârșitoare a tuturor tipurilor de respondenți sunt în favoarea unei revizuirii a DIE care introduce stimulente pentru sursele alternative de energie ce sprijină tranziția către neutralitatea climatică prin reducerea posibilității de a favoriza combustibilii fosili, datorită scăderii numărului de reduceri și de scutiri fiscale. Marea majoritate a cetățenilor și a reprezentanților societății publice sprijină eliminarea tratamentului fiscal preferențial pentru anumite sectoare de activitate și a distincției dintre utilizările comerciale și utilizările necomerciale.

C. Impactul opțiunii preferate

Care sunt beneficiile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?

Opțiunea preferată 2a este pe deplin coerentă cu alte inițiative din pachetul „Pregătiți pentru 55” și cu politicile relevante ale UE. Opțiunea de politică propusă va contribui la obiectivele Pactului verde european prin reducerea emisiilor în UE-27. În comparație cu scenariul de referință, se estimează că emisiile vor scădea după cum urmează în 2035:

GES: -1,6 %; NOx: -1,7 %; PM2,5: -2,5 %; SO2: -1,6 %

Introducerea sectorului transportului aerian și maritim din interiorul UE în domeniul de aplicare al directivei va contribui la o mai mare coerență a impozitării transporturilor. Introducerea unor noi minime și extinderea bazei de impozitare vor contribui la o mai mare convergență a ratelor efective de impozitare în UE.

Care sunt costurile aferente opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?

Estimările indică următoarele costuri: (i) o pierdere de locuri de muncă de 0,2 % la nivelul UE-27 în 2025 față de scenariul de referință, (ii) creșterea prețurilor la transporturi și la încălzire pentru gospodăriile și (iii) creșterea costurilor pentru întreprinderi ca urmare a reducerii scutirilor și a majorării prețurilor la combustibilii fosili.

Creșterea ratelor de impozitare duce la o creștere a prețurilor de consum, în ceea ce privește atât carburanții, cât și combustibili pentru încălzire. În cadrul opțiunii preferate, această creștere este similară la nivelul prețurilor la combustibilii pentru încălzire și la carburanți, respectiv circa 0,8 % și 1,2 %. Rezultatele indică faptul că modificările propuse la nivelul impozitării pot reduce venitul disponibil ajustat (venitul disponibil fără impozitele indirecte) al gospodăriilor populației, adesea în mod degresiv. Cu toate acestea, atunci când veniturile fiscale suplimentare colectate sunt transferate înapoi gospodăriilor în mod forfetar, întreaga modificare fiscală devine progresivă, deoarece aceste transferuri determină o creștere mai mare a venitului disponibil pentru gospodăriile mai sărace.

Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?

Opțiunea propusă nu va avea un impact specific asupra IMM-urilor și nici asupra competitivității industriei din UE.

Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?

În scenariul de referință, se prognozează că veniturile din statele membre vor scădea în anii care vin cu aproape 32 % între 2020 și 2035, din cauza evoluției preconizate a sistemului energetic, în contextul scăderii dependenței de combustibili datorită economiilor de energie și tranziției de la combustibilii fosili, precum și dacă statele membre nu își majorează ratele naționale. Opțiunea preferată 2a ar atenua în mare măsură această tendință prin sporirea veniturilor.

Revizuirea DIE are ca scop să introducă îmbunătățiri și o simplificare a ratelor de impozitare și a bazei impozabile. Cu toate acestea, modificările avute în vedere nu ar trebui să schimbe în mod fundamental perceperea și administrarea efectivă a accizelor la produsele energetice și la energia electrică.

Vor exista și alte efecte semnificative?

Nu

Proporționalitate?

Propunerea este proporțională și necesară pentru atingerea obiectivelor, deoarece abordează limitările actuale în ceea ce privește DIE, menținând în același timp în mod substanțial structura acesteia. Opțiunea propusă 2a introduce noi minime, extinde baza de impozitare, ține seama de situația specială a gospodăriilor vulnerabile și a industriei și prevede o perioadă de tranziție de 10 ani pentru a permite o tranziție fără probleme. În plus, inițiativa prevede reexaminări periodice pentru a se asigura

proportionalitatea măsurilor de politică.

D. Acțiuni ulterioare

Când va fi reexaminată politica?

În prezent, articolul 29 din DIE prevede o examinare periodică pe baza unui raport și, dacă este cazul, a unei propuneri din partea Comisiei. Se va elabora un raport la cinci ani de la punerea în aplicare a directivei.