KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.5.2015 r.
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Opodatkowanie produktów energetycznych i energii elektrycznej w Unii jest regulowane dyrektywą Rady 2003/96/WE (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 Danii do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie (zwanej dalej „energią elektryczną pobieraną z lądu"). Zwolnienie to ma stanowić ekonomiczną zachętę do korzystania z 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 Danię, jest także zmniejszenie wpływu transportu morskiego na środowisko.

Wniosek i jego kontekst ogólny

Pismem z dnia 2 lipca 2014 r. duńskie władze poinformowały Komisję o swoim zamiarze obniżenia podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej. Na wniosek Komisji Dania przedłożyła dodatkowe informacje w dniu 13 listopada 2014 r. i 23 lutego 2015 r. Za pomocą wnioskowanego środka Dania pragnie 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.

Władze duńskie zamierzają stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej wynoszącą 4 DKK/MWh (ok. 0,54 EUR/MWh)[1] w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu. Podana stawka podatku będzie wyższa od minimalnej stawki opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, określonej w dyrektywie 2003/96/WE. Obowiązująca obecnie krajowa stawka podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu wynosi 878 DKK/MWh[2] (ok. 117,95 EUR/MWh), co odpowiada krajowej stawce podatku od energii elektrycznej do zastosowań innych niż gospodarcze.

Z drugiej strony art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy w sprawie opodatkowania energii zobowiązuje państwa członkowskie do zwolnienia z podatku produktów energetycznych wykorzystywanych jako paliwo do celów żeglugi na wodach UE, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej. Zwolnienie to dotyczy również produktów energetycznych wykorzystywanych do produkcji energii elektrycznej na pokładzie statków zacumowanych w portach. Państwa członkowskie mogą również przyznawać zwolnienia wobec produktów energetycznych wykorzystywanych przez statki, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, jako paliwo dla żeglugi na śródlądowych drogach wodnych zgodnie z art. 15

[1] Wszystkie obliczenia oparte są na kursie wymiany z dnia 1 października 2014 r., tj. 7,4437 DKK za 1 EUR. Por. Dz.U. C 344 z 2.10.2014.

[2] Poziom opodatkowania energii elektrycznej obowiązujący na styczeń 2015 r. (por. http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

ust. 1 lit. f) tej dyrektywy, co obejmuje również produkcję energii elektrycznej na pokładzie statku. Ten ostatni przepis nie ma jednak znaczenia dla wniosku Danii, ponieważ państwo to nie posiada obecnie żadnych śródlądowych dróg wodnych.

W związku z tym w większości przypadków system opodatkowania na podstawie dyrektywy w sprawie opodatkowania energii nie wpływa na koszty produkcji energii elektrycznej na pokładzie statku zacumowanego w porcie, mimo że taka produkcja mogłaby mieć negatywne skutki dla zdrowia i środowiska naturalnego poprzez pogorszenie jakości powietrza i zwiększenie poziomów hałasu w portach.

Dania zamierza stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej do wszystkich dostaw energii elektrycznej pobieranej z lądu o napięciu co najmniej 380 V na statki wykorzystywane do żeglugi handlowej o pojemności brutto co najmniej 400 ton. Władze duńskie twierdzą, że nawet w przypadku takich ograniczeń zakresu środka bezwzględna większość statków wykorzystywanych w ruchu międzynarodowym i większych statków wykorzystywanych w ruchu krajowym będzie objęta proponowaną obniżką stawki podatku. Uważa się, że statki te są odpowiedzialne za największą część emisji spowodowanych działaniem silników pomocniczych na statkach podczas ich postoju w porcie.

Władze Danii poinformowały Komisję, że zgodnie z ich szacunkami obniżka podatku spowoduje średnie roczne wydatki podatkowe rzędu 15 mln DKK (2 mln EUR). Podstawą tych założeń jest zużycie energii elektrycznej przez statki wycieczkowe i towarowe w portach duńskich w 2008 r., które wyniosło zgodnie z szacunkami 33 000 MWh (z czego 17 000 MWh wyniosło zużycie statków wycieczkowych). Obliczenia władz Danii zakładają, że zużycie to nie zmieniło się od tego czasu i że w przyszłości nie wszystkie statki będą pobierać energię elektryczną z lądu. Władze duńskie wskazują, że do szacunków tych należy podchodzić z ostrożnością, ponieważ system ten jest nowością w Danii i brakuje punktu odniesienia w postaci podobnych systemów, z którymi można by go było porównać. Porty w Danii nie oferują obecnie instalacji do zasilania energią elektryczną z lądu. Ponadto statki będą miały swobodę wyboru w kwestii zakupu energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Władze duńskie przyznają, że środek stanowi pomoc państwa na rzecz właścicieli statków wykorzystywanych do żeglugi handlowej, która może się kwalifikować jako pomoc objęta wyłączeniem grupowym na mocy art. 44 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014[3].

Dania wystąpiła z wnioskiem o udzielenie zezwolenia na okres sześciu lat, który jest maksymalnym okresem określonym w art. 19 ust. 2 dyrektywy.

Dania uważa, że środek ten jest zgodny z zaleceniem Komisji 2006/339/WE w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Unii[4] i z komunikatem Komisji „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.”[5]. W tym kontekście należy zauważyć, że od czerwca 2011 r. państwa członkowskie są bezwarunkowo zobowiązane do przestrzegania norm jakości powietrza w odniesieniu do istotnych substancji zanieczyszczających, takich jak pył zawieszony[6]. Na tej podstawie państwa członkowskie są zobowiązane do rozwiązania problemów, takich jak, w

---

3 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).

4 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).

5 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.

6 Por. dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008).

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.

Poprzez obniżenie podatku Dania pragnie zachęcić armatorów statków do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w celu zmniejszenia emisji gazów i hałasu ze statków zacumowanych w porcie, jak również emisji CO_2. 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 w całości zwolniona z podatku.

Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, w szczególności art. 14 ust. 1 lit. c).

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

Szczególne względy polityczne

Artykuł 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 duńskie 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. Jak wskazała Dania, 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[7]. Obecnie energia elektryczna pobierana przez przycumowane statki byłaby opodatkowana na poziomie 878 DKK/MWh (ok. 117,95 EUR/MWh). Przedmiotowe zwolnienie stworzyłoby dodatkową zachętę do korzystania z tej technologii, o wartości 874 DKK/MWh lub ok. 117,41 EUR/MWh, a tym samym przyczyniłoby się do osiągnięcia założonego celu polityki.

Jeśli chodzi o charakter zamierzonego celu polityki, Komisja pragnie zwrócić uwagę, że wspieranie korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu jest w rzeczywistości wspólnym celem polityki, do którego powinna dążyć cała Unia. Zostało to wyraźnie stwierdzone w komunikacie Komisji w sprawie zintegrowanej polityki morskiej[8], jak również w towarzyszącym mu dokumencie roboczym służb Komisji[9]. We wniosku dotyczącym zmiany dyrektywy w sprawie opodatkowania energii[10] Komisja zaproponowała wprowadzenie na okres ośmiu lat zwolnienia z podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu, która jest dostarczana statkom zacumowanym w portach.

Wniosek Komisji nie został jednak przyjęty przez Radę i Komisja wycofała go w 2015 r.[11]. Obecnie jedyna możliwość wprowadzenia korzystnego opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu jest przewidziana w przepisach art. 19. Celem tego artykułu jest

---

7 Por. przypis 4 powyżej.
8 COM(2007) 575 final z 10 października 2007 r.
9 SEC(2007) 1283 final z 10 października 2007 r.
10 COM(2011)169 final z 13 kwietnia 2011 r.
11 Dz.U. C 80 z 7.3.2015, s. 17-23.

umożliwienie zareagowania na szczególne okoliczności w poszczególnych państwach członkowskich, które nie znajdują odzwierciedlenia w samej dyrektywie. Odstępstwo na podstawie art. 19, które służy politycznemu celowi propagowania korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, może być zatem przyznane tylko jako środek przejściowy przed uwzględnieniem tego celu przez Radę w kontekście przeglądu dyrektywy 2003/96/WE.

Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

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 polepszenia jakości lokalnego powietrza. Środek ten doprowadzi również prawdopodobnie do zmniejszenia emisji CO_2 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 warto zauważyć, że średni koszyk energii elektrycznej na przedmiotowym rynku powoduje dużo niższe emisje dwutlenku węgla niż średnio w UE. Chociaż poziom emisji dwutlenku węgla z dodatkowych dostaw energii elektrycznej jest zazwyczaj wyższy niż poziom 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_2 w wyniku zastosowania tego środka będzie stosunkowo duże[12].

Środek jest zgodny z dyrektywą 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych[13], 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.

W tym miejscu należy przypomnieć, 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 należny jest podatek. Sporządzanie deklaracji w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego, którego wód terytorialnych dotyczy taka sytuacja, wiązałoby się ze znacznym obciążeniem

[12] Łączny udział energii odnawialnej w koszyku energii elektrycznej NordPool w 2012 r. wynosił 69,8 % (por. 'http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf'). Zarówno energia jądrowa, jak i wodna, które stanowią większość energii odnawialnej na giełdzie NordPool ogółem, są jednak głównie wykorzystywane przy obciążeniu podstawowym, natomiast w okresach szczytowego obciążenia wykorzystywane są źródła energii wiążące się ze średnio wyższą emisją dwutlenku węgla. Należy także zauważyć, że chociaż ok. 42 % energii elektrycznej wyprodukowanej w Danii w 2012 r. pochodziło z konwencjonalnie wytwarzanej energii cieplnej, to udział energii wiatrowej w dostawach energii stale rośnie.

[13] 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).

administracyjnym dla właścicieli statków. W tych okolicznościach uzasadnione jest niedyskryminowanie mniej zanieczyszczającej środowisko alternatywy, jaką jest energia elektryczna pobierana z lądu, poprzez upoważnienie Danii do stosowania obniżonej stawki podatku.

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 z podatku od 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[14], 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 Dania będzie przestrzegać minimalnego poziomu opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, który jest określony w dyrektywie 2003/96/WE. Dania zamierza ponadto ograniczyć ulgi podatkowe, tak aby miały one zastosowanie jedynie do statków o pojemności brutto co najmniej 400 ton, jak również dostaw energii elektrycznej pobieranej z lądu o napięciu co najmniej 380 V. Za sprawą tego ograniczenia środek ten będzie skierowany głównie do statków, które wytwarzają znaczne ilości energii elektrycznej na pokładzie, co zmniejszy łączną liczbę jego beneficjentów. Wartości progowe zostały ustalone na stosunkowo niskim poziomie. Z kolei z dużą dozą pewności można założyć, że statki, które mogą być wyłączone z ulg podatkowych ze względu na wartości progowe, będą raczej statkami krajowymi a nie statkami z innych państw UE i że wartości progowe nie będą zatem w żadnym przypadku prowadziły do korzystniejszego opodatkowania krajowych podmiotów gospodarczych niż ich konkurentów z innych państw członkowskich UE.

Jeśli chodzi o konkurencję między portami, władze duńskie jako znikomy oceniają 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. 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

[14] 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).

stopniu zakłóci konkurencję między portami, skłaniając statki do zmiany trasy w zależności od dostępności takiego rozwiązania.

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

Okres stosowania środka i zmiana ram prawnych UE w zakresie opodatkowania energii

W zasadzie okres stosowania odstępstwa powinien być wystarczająco długi, aby nie zniechęcać operatorów portów do dokonania niezbędnych inwestycji. Należy zauważyć, że skala przedmiotowego środka dotyczącego podatku jest ograniczona w porównaniu z wnioskiem Komisji dotyczącym przeglądu dyrektywy w sprawie opodatkowania energii, który przewiduje obowiązkowe zwolnienie dla energii elektrycznej pobieranej z lądu na okres ośmiu lat od wejścia w życie dyrektywy. Odstępstwo nie powinno jednakże uniemożliwiać zmian obowiązujących ram prawnych w przyszłości oraz powinno uwzględniać możliwość przyjęcia przez Radę aktu prawnego w oparciu o wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie opodatkowania energii. W tych okolicznościach właściwe wydaje się udzielenie wnioskowanego upoważnienia na maksymalny okres sześciu lat, dopuszczalny w świetle dyrektywy, chyba że przed przewidzianą datą wygaśnięcia środka wejdą w życie ogólne przepisy w tym zakresie. Okres ten zapewni pewność prawa armatorom statków i operatorom portów, którzy muszą planować swoje inwestycje w instalacje do zasilania energią elektryczną z lądu lub urządzenia pokładowe.

Przepisy dotyczące pomocy państwa

Na podstawie odpowiedniego kursu wymiany z dnia 1 października 2014 r. opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej[15] przewidziana przez władze Danii obniżona stawka podatku w wysokości 4 DKK/MWh jest wyższa od minimalnego poziomu opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, obowiązującego w UE na mocy art. 10 dyrektywy 2003/96/WE. Środek ten wydaje się zatem być 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 państwa, w szczególności – w przypadku pomocy objętej wyłączeniem – rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

Konsultacje z zainteresowanymi stronami

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

Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

[15] Por. przypis 1 powyżej.

Ocena skutków

Niniejszy wniosek dotyczy upoważnienia dla jednego państwa członkowskiego, wydawanego na wniosek tego państwa.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Zasada pomocniczości

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.

Zasada proporcjonalności

Wniosek spełnia wymogi zasady proporcjonalności. Obniżka podatku nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia przedmiotowego celu (por. powyższe rozważania na temat aspektów rynku wewnętrznego i uczciwej konkurencji).

Wybór instrumentów

Proponowane instrumenty: decyzja wykonawcza Rady.

Artykuł 19 dyrektywy 2003/96/WE przewiduje jedynie tego typu środek.

4. WPŁYW NA BUDŻET

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

2015/0106 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Danię do stosowania obniżonej stawki podatku od 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 elektrycznej[1], w szczególności jej art. 19,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Pismem z dnia 2 lipca 2014 r. Dania zwróciła się o upoważnienie do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie („energia elektryczna pobierana z lądu”) zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE. Na wniosek Komisji Dania przedłożyła dodatkowe informacje w dniu 13 listopada 2014 r. i 23 lutego 2015 r.

(2) Poprzez zastosowanie obniżonej stawki podatku Dania zamierza 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.

(3) Ponieważ korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zapobiega emisji substancji zanieczyszczających powietrze w wyniku spalania paliw bunkrowych na pokładzie statków zacumowanych w portach, przyczynia się ono do polepszenia jakości lokalnego powietrza w miastach portowych. Przy uwzględnieniu szczególnych warunków struktury wytwarzania energii elektrycznej w danym regionie, tj. na nordyckim rynku energetycznym obejmującym Danię, Finlandię, Szwecję i Norwegię, korzystanie z energii elektrycznej pochodzącej z sieci lądowej zamiast z energii elektrycznej wytwarzanej poprzez spalanie paliw bunkrowych na statkach powinno ponadto ograniczyć emisję CO_2. 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) Dania zwróciła się z wyraźnym wnioskiem, aby obniżka stawki podatku nie miała zastosowania do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki prywatnej żeglugi niehandlowej zacumowane w porcie.

[1] Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

(5) Upoważnienie Danii do stosowania obniżonej stawki opodatkowania 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 Danii, 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 artykułu musi być ściśle ograniczone w czasie. W celu zapewnienia odpowiednio długiego okresu, na który zatwierdza się środek, niezniechęcającego operatorów portów do dokonywania niezbędnych inwestycji, upoważnienia należy udzielić na okres sześciu lat, chyba że przed przewidzianą datą jego wygaśnięcia wejdą w życie ogólne przepisy w tym zakresie, przyjęte na podstawie art. 113 TFUE.

(7) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym upoważnia się Danię do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, pod warunkiem zachowania minimalnego poziomu opodatkowania określonego w art. 10 dyrektywy 2003/96/WE.

Artykuł 2

Niniejszą decyzję stosuje się od dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsza decyzja przestaje być stosowana po upływie sześciu lat.

W przypadku gdy Rada, działając na podstawie art. 113 Traktatu, wprowadzi ogólne przepisy dotyczące ulg podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, niniejsza decyzja traci jednak moc z dniem rozpoczęcia stosowania tych ogólnych przepisów.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Danii.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący