



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.9.2020 r.
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

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

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

Francja wystąpiła z wnioskiem o upoważnienie do stosowania obniżonej stawki podatku od końcowego zużycia energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na zacumowane w portach statki żeglugi morskiej i śródlądowej (w tym statki rybackie), z wyjątkiem prywatnej żeglugi niehandlowej² („energia elektryczna pobierana z lądu”)³. Celem niniejszego wniosku jest udzielenie tego upoważnienia w drodze odstępstwa obowiązującego, zgodnie z wnioskiem, do dnia 31 grudnia 2025 r.

Pismem z dnia 7 sierpnia 2019 r. władze francuskie poinformowały Komisję o zamiarze zastosowania środka. Dodatkowe informacje i wyjaśnienia przedstawiono w dniach 4 marca 2020 r. i 30 kwietnia 2020 r.

Francja ubiega 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 wykorzystywanych wyłącznie w celach handlowych na unijnych wodach morskich i śródlądowych (w tym w rybołówstwie).

Okres obowiązywania upoważnienia, którego dotyczy wniosek, miałby trwać od dnia 1 stycznia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2025 r., co mieści się w ramach maksymalnego okresu dozwolonego na mocy art. 19 dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.

Obniżka ta ma stworzyć zachętę gospodarczą do zapewniania instalacji do zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu i do wykorzystywania takiej energii w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w miastach portowych, polepszenia lokalnej jakości powietrza i ograniczenia hałasu, z korzyścią dla zdrowia mieszkańców.

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

¹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

² Pojęcie „prywatna żegluga niehandlowa” zostało zdefiniowane w art. 14 ust. 1 lit. c) akapit drugi dyrektywy 2003/96/WE.

³ Jak ponadto wskazały władze francuskie, obniżona stawka opodatkowania od zużycia energii elektrycznej powinna mieć również zastosowanie do energii elektrycznej dostarczanej przez mobilne jednostki produkcji energii wykorzystujące LNG (skroplony gaz ziemny).

Za pomocą wnioskowanego środka Francja 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. Jak wskazano we wniosku, podstawowa stawka podatku od energii elektrycznej wynosi we Francji 22,50 EUR/MWh. Wniosek dotyczy korzyści podatkowej mającej wynosić 22,00 EUR/MWh. Oznacza to, że w rezultacie beneficjenci byłiby obciążani obowiązującą w UE minimalną stawką podatku od energii elektrycznej wykorzystywanej do celów działalności gospodarczej na mocy dyrektywy w sprawie opodatkowania energii wynoszącą 0,50 EUR/MWh (jak określono w art. 10 ust. 1 i tabeli C w załączniku I do dyrektywy).

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. Mogą to zrobić również w odniesieniu do 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. Francja potwierdziła transpozycję tego fakultatywnego zwolnienia⁴.

Władze francuskie wskazały, że obniżenie podatku ma zastosowanie do wszystkich statków, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, co oznacza, iż wszystkie statki żeglugi handlowej – niezależnie od ich wielkości lub bandery – mogą skorzystać z obniżenia podatku. W niektórych przypadkach statki mogą być zobowiązane do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Jak wskazano we wniosku, szacunkowa liczba beneficjentów wynosi około 7 000 (w tym przedsiębiorstwa z branży transportu morskiego i żeglugi śródlądowej, a także sektor rybołówstwa). Jest to maksymalna potencjalna liczba beneficjentów w perspektywie długoterminowej w związku z przewidywanym wzrostem liczby instalowanych systemów do pobierania energii elektrycznej z lądu. Liczba obecnie istniejących terminali do przesyłu energii elektrycznej z lądu jest ograniczona (ok. 230); są one wykorzystywane głównie w publicznej żegludze śródlądowej i przeznaczone do celów przewozu towarów i pasażerów. Na chwilę obecną nie ma terminali dla statków rybackich⁵.

W celu oszacowania wydatków podatkowych wynikających z przedmiotowego środka władze francuskie obliczyły uszczuplenie dochodów podatkowych w oparciu o ilość zużytej energii elektrycznej, kwotę korzyści podatkowej, której dotyczy wniosek, oraz liczbę terminali. Zużycie energii elektrycznej pobieranej z tych terminali wynosi około 12 000 MWh/rok, a ulga podatkowa wyniosłaby 22,00 EUR/MWh (standardowa stawka podatkowa, jak wspomniano powyżej, wynosi 22,50 EUR/MWh): powoduje to uszczuplenie dochodów podatkowych o około 270 000 EUR. Biorąc pod uwagę rosnącą liczbę terminali (z obecnych 230 do około 256 w najbliższej przyszłości), szacuje się, że w nadchodzących latach rzeczywiste straty wyniosą około 300 000 EUR.

⁴ Władze francuskie podkreśliły ponadto, że obniżona stawka krajowego podatku od ostatecznego zużycia energii elektrycznej ma już zastosowanie do transportu pasażerów i towarów koleją, metrem, tramwajami, kolejami linowymi, autobusami hybrydowymi lub elektrycznymi i trolejbusami.

⁵ Władze francuskie przedstawiły wykaz portów zainteresowanych wykorzystaniem lub przyszłą instalacją nabrzeżnych terminali do przesyłu energii elektrycznej z lądu: portów tych jest wiele i obejmują one zarówno porty morskie, jak i śródlądowe.

Francja zwróciła się o udzielenie upoważnienia na okres od dnia 1 stycznia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2025 r., w ramach maksymalnego okresu przewidzianego w art. 19 ust. 2 dyrektywy.

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

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

Opodatkowanie energii elektrycznej jest uregulowane dyrektywą 2003/96/WE w 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.

Przedmiotowy środek stanowi pomoc państwa i wchodzi w zakres prawodawstwa UE w tej dziedzinie, w szczególności rozporządzenia Komisji 651/2014/UE⁶.

Przepisy dyrektywy w sprawie opodatkowania energii

Art. 19 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy stanowi:

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

Poprzez obniżkę podatku władze francuskie dążą do realizacji celu, jakim jest wspieranie mniej szkodliwego dla środowiska sposobu zaopatrzenia w energię elektryczną statków zacumowanych w portach i w ten sposób polepszenie lokalnej jakości 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 rozwiązania⁷. Obecnie krajowa stawka podstawowa na energię elektryczną wynosi 22,50 EUR/MWh; wniosek dotyczy korzyści podatkowej mającej wynosić 22,00 EUR/MWh. W rezultacie beneficjenci byłiby obciążani minimalną stawką opodatkowania energii elektrycznej w UE na mocy dyrektywy w sprawie opodatkowania energii wynoszącą 0,50 EUR/MWh, 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

⁶ 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).

⁷ 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).

państwom członkowskim wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek na podstawie szczególnych względów politycznych.

Francja zwróciła 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 nie powinno jednakże uniemożliwiać zmian obowiązujących ram prawnych w przyszłości oraz powinno uwzględniać nadchodzący przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania energii i możliwość przyjęcia przez Radę aktu prawnego w oparciu o wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie opodatkowania energii. Przegląd ten jest następstwem oceny dyrektywy w sprawie opodatkowania energii⁸ i konkluzji Rady w sprawie unijnych ram opodatkowania energii z dnia 28 listopada 2019 r.⁹ W swoich konkluzjach Rada zwróciła się do Komisji o przeanalizowanie i ocenę możliwych wariantów w celu opublikowania we właściwym czasie wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy w sprawie opodatkowania energii oraz wezwała Komisję do zwrócenia szczególnej uwagi na zakres stosowania dyrektywy, stawki minimalne oraz szczególne obniżki i zwolnienia podatkowe.

W tych okolicznościach, o ile udzielenie upoważnienia na okres, którego dotyczy wniosek, wydaje się właściwe, o tyle okres obowiązywania odstępstwa powinien zostać uzależniony od rozpoczęcia stosowania ogólnych przepisów w przedmiotowej sprawie przed końcem 2025 r.

Władze francuskie podkreśliły, że oprócz odpowiednich środków regulacyjnych, które już obowiązują, potrzebne są dodatkowe środki (takie jak środki regulacyjne mające na celu zmniejszenie kosztów przyłączenia lub umożliwienie, w niektórych przypadkach, wprowadzenia obowiązku korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, a także inne instrumenty prawne w celu dalszego i bardziej ścisłego zaangażowania sektora publicznego i prywatnego). Celem tych środków jest między innymi poprawa ramowych warunków korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w portach.

Przepisy dotyczące pomocy państwa

Przewidziana przez władze francuskie 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, 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 651/2014.

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Konkluzje Rady z dnia 28 listopada 2019 r., 14608/19, FISC 458.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Polityka ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianie klimatu

Wnioskowany środek dotyczy głównie unijnej polityki ochrony środowiska i polityki przeciwdziałania zmianie klimatu. W zakresie, w jakim środek ten przyczyni się do ograniczenia spalania paliw bunkrowych na pokładzie statków zacumowanych w portach, umożliwi on w rzeczywistości osiągnięcie celu, jakim jest polepszenie lokalnej jakości powietrza i ograniczenie hałasu. Dyrektywą 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza¹⁰ nałożono na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby poziom niektórych substancji zanieczyszczających powietrze nie przekraczał wartości dopuszczalnych, wartości docelowych i innych norm jakości powietrza określonych w dyrektywie. Na tej podstawie państwa członkowskie są zobowiązane do rozwiązania problemów, takich jak, w stosownych przypadkach, emisje ze statków zacumowanych w portach, i można przyjąć, że w portach, w których występują takie problemy, zachęcać się będzie 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) 2016/802¹¹ regulującej zawartość siarki w paliwach okrętowych.

Według władz francuskich środek może również prowadzić do ogólnego zmniejszenia zanieczyszczenia, które jest szacowane na podstawie rzeczywistego zużycia energii elektrycznej pobieranej z lądu w 2019 r.

W transporcie morskim zużycie to wynosiło około 10 400 MWh; z dostępnych danych wynika, że równoważne zużycie ciężkiego oleju napędowego wygenerowałoby:

- 4 472 kg_{SOx} emisji SO_x,
- 135 200 kg_{NOx} emisji NO_x,
- 5 919 kg_{PM2,5} cząstek stałych.

Jeżeli chodzi o emisję gazów cieplarnianych, równoważne zużycie ciężkiego oleju napędowego wygenerowałoby 3 369 600 kg CO₂.

W przypadku żeglugi śródlądowej, ponieważ zużycie energii elektrycznej pobieranej z lądu wyniosło 1 800 MWh, równoważne zużycie oleju napędowego do maszyn nieporuszających się po drogach doprowadziłoby do emisji zanieczyszczeń w wysokości:

- 155,56 kg SO_x,
- 1 101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg pyłu drobnego (w tym 553,71 kg PM_{2,5}).

Jeżeli chodzi o gazy cieplarniane, równoważne zużycie oleju napędowego wygenerowałoby 553 780 kg CO₂.

¹⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej jakości powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

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

Z drugiej strony, jeśli chodzi o energię elektryczną z sieci lądowej i szacowany wpływ odnawialnych źródeł energii, Francja podkreśliła, że udział energii ze źródeł odnawialnych w krajowym koszyku energetycznym wzrósł w ciągu ostatnich dziesięciu lat o około 4 punkty procentowe – z 6,6 % w 2007 r. do 10,7 % w 2017 r. Energia odnawialna była w 2017 r. czwartym źródłem energii pierwotnej, za energią jądrową (40,0 %), produktami ropopochodnymi (28,9 %) i gazem (15,7 %). Niezależnie od tej tendencji pierwotne zużycie energii ze źródeł odnawialnych corocznie się zmienia, w zależności od różnych czynników¹².

Polityka energetyczna

Środek jest zgodny z dyrektywą 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹³, 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 związku z przyznaniem pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE¹⁴.

W tym miejscu należy przypomnieć, 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. 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. Analogiczne rozważania dotyczą żeglugi śródlądowej i fakultatywnego opodatkowania zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f) dyrektywy (wdrożonego przez Francję). W tych okolicznościach uzasadnione jest niedyskryminowanie mniej zanieczyszczającej środowisko alternatywy, jaką jest energia elektryczna pobierana z łądu, poprzez upoważnienie Francji do stosowania obniżonej stawki podatku.

Polityka transportowa

Środek ten jest zgodny z zaleceniem Komisji 2006/339/WE w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z łądu przez statki zacumowane w portach Unii¹⁵ i z komunikatem Komisji „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE”¹⁶.

¹² Co więcej, jeżeli chodzi o wspomniane wyżej wykorzystanie LNG do produkcji i dostaw energii elektrycznej pobieranej z łądu, ograniczenie emisji CO₂ szacuje się na 22 % (w porównaniu z wykorzystaniem paliwa żeglugowego).

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).

¹⁴ C(2014) 2231 final z dnia 9 kwietnia 2014 r.

¹⁵ 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).

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 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 statku¹⁷, 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 Francja będzie 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 francuskich zastąpienie własnej energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie energią elektryczną pobieraną z lądu, opodatkowaną według obowiązującej stawki minimalnej, nie będzie prowadzić do ogólnej znacznej przewagi kosztowej¹⁸.

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.

¹⁶ 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.

¹⁷ 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. Analizę kosztów przeprowadzono dla trzech portów: Göteborga (Szwecja), Juneau i Long Beach (Stany Zjednoczone).

¹⁸ Jeśli chodzi o porównanie kosztów, według władz francuskich cena zakupu energii elektrycznej dostarczanej za pośrednictwem terminali do przesyłu energii elektrycznej z lądu wynosi około 0,10 EUR/kWh; w przypadku śródlądowego transportu wodnego taryfy krajowe stosowane przez VNF (*Voies navigables de France*) i niektóre inne porty w odniesieniu do korzystania z terminali wynoszą 0,20 EUR/kWh (co obejmuje cenę zakupu energii elektrycznej). Z drugiej strony minimalny koszt kWh dla oleju napędowego wynosi około 0,2192 EUR (żegluga śródlądowa), a w przypadku ciężkiego oleju napędowego – około 0,0953 EUR (żegluga morska).

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

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. Ponieważ niniejszy akt nie stanowi projektu aktu ustawodawczego, nie należy go w każdym razie 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*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

Przedmiotowy środek nie wymaga oceny obowiązującego prawodawstwa.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Niniejszy wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Francję 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 przedstawionych przez Francję wynika, że środek będzie miał ograniczony wpływ na dochody podatkowe (jak wspomniano wcześniej, szacowana strata rzeczywista wyniesie w nadchodzących latach około 300 000 EUR), a stawka podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu będzie nadal wyższa od minimalnego poziomu opodatkowania określonego w dyrektywie 2003/96/WE. Francja spodziewa się, że środek będzie miał pozytywny wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych, a w szczególności na redukcję emisji (szacunki przedstawiono powyżej), poprawę lokalnej jakości powietrza oraz ograniczenie hałasu w miastach portowych.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

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

- **Prawa podstawowe**

Środek nie ma wpływu na prawa podstawowe.

4. WPLYW NA BUDŻET

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

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

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

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

Wniosek nie wymaga dokumentów wyjaśniających dotyczących transpozycji do prawa krajowego.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 stanowi, że Francja będzie mogła stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane we francuskich 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, zostało udzielone ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2025 r., zgodnie z wnioskiem Francji, w ramach maksymalnego okresu 6 lat, na który zezwala dyrektywa.

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Francję do stosowania obniżonej stawki opodatkowania 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 elektrycznej¹, w szczególności jej art. 19,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pismem z dnia 7 sierpnia 2019 r. Francja zwróciła się 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”) zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE. Władze francuskie przekazały dodatkowe informacje i wyjaśnienia w dniach 4 marca 2020 r. i 30 kwietnia 2020 r.
- (2) Poprzez zastosowanie obniżonej stawki podatku Francja zamierza zwiększyć wsparcie dla wdrażania i wykorzystania 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 i ograniczenia hałasu w miastach portowych. Przy uwzględnieniu szczególnych warunków struktury wytwarzania energii elektrycznej we Francji korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zamiast z energii elektrycznej wytwarzanej poprzez spalanie paliw bunkrowych powinno w szczególności ograniczyć emisję CO₂ i innych zanieczyszczeń powietrza oraz zmniejszyć hałas. Oczekuje się zatem, że środek ten przyczyni się do osiągnięcia celów polityki Unii w dziedzinie ochrony środowiska i zdrowia oraz przeciwdziałania zmianie klimatu.
- (4) Upoważnienie Francji do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu nie wykracza poza to, co jest konieczne do zwiększenia wykorzystania takiej energii, ponieważ w większości przypadków wytwarzanie energii elektrycznej na pokładzie statku pozostanie bardziej konkurencyjną alternatywą. Z tego samego powodu oraz ze względu na obecny stosunkowo niski stopień

¹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

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) 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, aby okres obowiązywania upoważnienia był wystarczająco długi, aby nie zniechęcać odpowiednich podmiotów do dokonywania niezbędnych inwestycji, należy udzielić upoważnienia na okres od dnia 1 stycznia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. Upoważnienie powinno jednak przestać obowiązywać od daty rozpoczęcia stosowania ogólnych przepisów dotyczących korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, które mogą zostać przyjęte przez Radę na podstawie art. 113 lub wszelkich innych stosownych postanowień Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jeżeli przepisy te zaczną obowiązywać przed dniem 31 grudnia 2025 r.
- (6) Aby umożliwić operatorom portów i statków, a także dystrybutorom i redystrybutorom energii elektrycznej dalsze promowanie energii elektrycznej pobieranej z lądu, należy zapewnić, by Francja mogła stosować obniżenie podatku, zgodnie z wnioskiem, ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2020 r.
- (7) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym upoważnia się Francję do stosowania obniżonej stawki podatku w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach („energia elektryczna pobierana z lądu”), z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, pod warunkiem zachowania minimalnych poziomów opodatkowania określonych w art. 10 dyrektywy 2003/96/WE.

Artykuł 2

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2025 r.

W przypadku gdy Rada, działając na podstawie art. 113 lub wszelkich innych stosownych postanowień Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wprowadzi ogólne przepisy dotyczące korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, niniejsza decyzja przestaje obowiązywać z dniem rozpoczęcia stosowania tych ogólnych przepisów.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*