



Bruksela, dnia 19.12.2024 r.  
COM(2024) 583 final

2024/0323 (NLE)

Wniosek

**DECYZJA WYKONAWCZA RADY**

**upoważniająca Hiszpanię do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, zgodnie z dyrektywą 2003/96/WE**

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

Opodatkowanie produktów energetycznych i energii elektrycznej w Unii reguluje dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej<sup>1</sup> („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.

Na mocy decyzji wykonawczej Rady (UE) 2018/1491 z dnia 2 października 2018 r.<sup>2</sup> upoważniono już Hiszpanię do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej<sup>3</sup> („energia elektryczna pobierana z lądu”).

Obecne odstępstwo wygasa 31 grudnia 2024 r. Celem niniejszego wniosku jest przedłużenie upoważnienia na wniosek Hiszpanii.

Pismem z 27 lutego 2024 r. władze hiszpańskie poinformowały Komisję o swoim zamiarze przedłużenia obowiązywania obecnego środka do 31 grudnia 2030 r. Władze hiszpańskie przekazały dodatkowe informacje w pismach z 11, 14 i 15 października 2024 r.

Władze hiszpańskie zamierzają nadal stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej wynoszącą 0,5 EUR/MWh w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu. Stawka ta jest zgodna z minimalną stawką opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, określoną w dyrektywie 2003/96/WE (tj. 0,5 EUR/MWh).

Okres obowiązywania upoważnienia, o który pierwotnie wnioskowano, miał trwać od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2030 r., co mieści się w ramach maksymalnego okresu dozwolonego na mocy art. 19 dyrektywy w sprawie opodatkowania energii. W następstwie dyskusji między władzami hiszpańskimi a Komisją, w szczególności w związku z proponowaną nowelizacją dyrektywy 2003/96/WE<sup>4</sup>, uzgodniono wcześniejszy termin zakończenia obowiązywania upoważnienia, tj. 31 grudnia 2028 r.

Celem środka podatkowego jest zmniejszenie wpływu transportu morskiego na środowisko. Korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu jest uznawane za mniej szkodliwy dla

---

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

<sup>2</sup> Dz.U. L 252 z 8.10.2018, s. 40.

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

<sup>4</sup> COM/2021/563 final: Wniosek dotyczący DYREKTYWY RADY w sprawie restrukturyzacji unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona).

środowiska sposób zaopatrzenia w energię elektryczną statków zacumowanych w portach niż spalanie przez nie paliw bunkrowych.

Ponieważ korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zapobiega emisji substancji zanieczyszczających powietrze w wyniku spalania paliw bunkrowych na statkach zacumowanych w portach, przyczynia się ono do polepszenia lokalnej jakości powietrza w miastach portowych. Przy uwzględnieniu szczególnych warunków struktury wytwarzania energii elektrycznej w Hiszpanii korzystanie z energii elektrycznej pochodzącej z sieci lądowej zamiast z energii elektrycznej wytwarzanej poprzez spalanie paliw bunkrowych na statkach powinno ponadto ograniczyć emisję CO<sup>2</sup> i poziom hałasu. Oczekuje się zatem, że środek ten przyczyni się do osiągnięcia celów unijnej polityki w dziedzinie środowiska, zdrowia i klimatu.

Władze hiszpańskie przyznają, że środek stanowi pomoc państwa, i uznają, że spełnia on również warunki materialne określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającym niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu.

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

Opodatkowanie energii elektrycznej reguluje dyrektywa 2003/96/WE, 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 różnicowania 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*

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

Art. 19 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy stanowi:

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

Komisja zaleciła już korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu jako alternatywę dla wytwarzania energii elektrycznej na zacumowanych statkach i w ten sposób uznała zalety środowiskowe tego rozwiązania<sup>5</sup>.

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.

---

<sup>5</sup> Zalecenie Komisji 2006/339/WE z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty (Dz.U. L 125 z 12.5.2006).

Hiszpania zwróciła się z wnioskiem, aby środek mógł mieć zastosowanie przez maksymalny okres, jaki dopuszcza art. 19 ust. 2 dyrektywy, tj. przez 6 lat (od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2030 r.). W zasadzie okres stosowania odstępstwa powinien być wystarczająco długi, aby nie zniechęcać operatorów portów i dostawców energii elektrycznej do kontynuowania lub rozpoczynania niezbędnych inwestycji w instalacje do zasilania energią elektryczną pobieraną z łądu. Okres ten zapewni pewność prawa również armatorom statków, którzy muszą zaplanować swoje inwestycje w urządzenia pokładowe. W następstwie dyskusji między władzami hiszpańskimi a Komisją, w szczególności w związku z proponowaną nowelizacją dyrektywy 2003/96/WE, uzgodniono wcześniejszy termin zakończenia obowiązywania upoważnienia, tj. 31 grudnia 2028 r.

Odstępstwo nie powinno uniemożliwiać zmian obowiązujących ram prawnych w przyszłości oraz powinno uwzględniać prowadzony obecnie przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania energii i możliwość przyjęcia przez Radę aktu prawnego w oparciu o wniosek Komisji dotyczący przekształcenia dyrektywy w sprawie opodatkowania energii<sup>6</sup>.

W szczególności w ramach proponowanego przekształcenia dyrektywy w sprawie opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej Komisja przewidziała między innymi, aby wszystkie państwa członkowskie mogły stosować zwolnienia, częściowe zwolnienia lub obniżki poziomu opodatkowania w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, aby stworzyć zachętę do rozwoju i wykorzystywania tego typu rozwiązań.

W tych okolicznościach właściwe wydaje się zatem udzielenie upoważnienia na przedmiotowy okres.

#### *Zasady pomocy państwa*

Przewidziana przez władze hiszpańskie obniżona stawka podatku w wysokości 0,5 EUR/MWh jest zgodna z minimalną stawką opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, określoną w dyrektywie 2003/96/WE.

Środek ten wydaje się zatem objęty art. 44 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014, który określa warunki, na jakich pomoc w formie ulg w podatkach na mocy dyrektywy 2003/96/WE może zostać wyłączona z obowiązku zgłoszenia pomocy państwa. Na tym etapie nie można jednak ustalić, czy spełnione są wszystkie warunki określone w tym rozporządzeniu. Wniosek dotyczący decyzji wykonawczej Rady nie przesądza o spoczywającym na państwie członkowskim obowiązku zapewnienia przestrzegania zasad pomocy państwa, a w szczególności – w przypadku pomocy wyłączonej z procedury zgłoszenia – przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014. Wniosek dotyczący decyzji wykonawczej Rady pozostaje również bez uszczerbku dla spoczywającego na państwie członkowskim obowiązku zgłoszenia Komisji pomocy państwa przed jej wprowadzeniem w życie, zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE, na wypadek gdyby nowa pomoc nie była objęta wyłączeniem grupowym.

---

<sup>6</sup> COM/2021/563 final: Wniosek dotyczący DYREKTYWY RADY w sprawie restrukturyzacji unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona).

- **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 poprawa jakości lokalnego powietrza, ograniczenie hałasu i przeciwdziałanie zmianie klimatu. Dyrektywą 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza<sup>7</sup> 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) 2016/802<sup>8</sup> regulującej zawartość siarki w paliwach ciekłych.

Według władz hiszpańskich korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu nie doprowadziło do ograniczenia emisji dwutlenku siarki, tlenków azotu, cząstek stałych i tlenków węgla ze względu na ograniczoną dostępność w Hiszpanii instalacji do zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu. Takie instalacje zostały uruchomione w porcie w Barcelonie dopiero w 2024 r. Przygotowano już projekty instalacji dla portów Walencja, Bilbao i Algeciras. Inne porty hiszpańskie również przygotowują wstępne projekty wdrożenia instalacji do zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu. Pełny potencjał środka nie został jednak osiągnięty, ponieważ niezbędne do tego nadal jest stworzenie kosztownej infrastruktury zarówno w portach, jak i na statkach. Wykorzystywanie energii elektrycznej pobieranej z lądu ma znaczenie dla wysiłków Hiszpanii w dążeniu do spełnienia norm jakości powietrza zgodnie z dyrektywą 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy.

*Polityka energetyczna*

Środek jest zgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r.<sup>9</sup> w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE<sup>10</sup>, regulującym 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. Wcześniej oceniono już podobny środek i uznano – na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE – że przyczynia się on do osiągnięcia celów polityki i prawodawstwa Unii mających na celu zmniejszenie śladu środowiskowego transportu morskiego oraz do rozwoju niektórych rodzajów działalności gospodarczej<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1.

<sup>10</sup> Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

<sup>11</sup> Decyzja Komisji C(2024) 3934 final z 17.6.2024 w sprawie pomocy państwa SA.105117 (Dz.U. C/2024/5376 z 3.9.2024).

W tym miejscu należy zauważyć, że mniejsza konkurencyjność energii elektrycznej pobieranej z lądu wynika z faktu, że alternatywa dla niej, tj. energia elektryczna wytwarzana na pokładzie statku zacumowanego w porcie morskim, jest obecnie całkowicie zwolniona z podatku: z podatku zwolnione są nie tylko paliwa bunkrowe spalane w celu wytworzenia energii elektrycznej, co odpowiada normalnemu uregulowaniu zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a) dyrektywy 2003/96/WE, ale również energia elektryczna produkowana na pokładzie statków (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 lub armatora statku ilości zużytej energii elektrycznej. Ponadto w deklaracji musiałyby 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, wiązałyby się ze znacznym obciążeniem administracyjnym dla właścicieli statków.

### *Polityka transportowa*

Środek ten jest zgodny z zaleceniem Komisji 2006/339/WE w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Unii<sup>12</sup> i z komunikatem Komisji „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE”<sup>13</sup>.

Ponadto zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE<sup>14</sup> od 2030 r. statki sklasyfikowane jako wycieczkowe statki pasażerskie, promy i kontenerowce o pojemności powyżej 5 000 ton brutto są zobowiązane do korzystania z systemów zasilania energią elektryczną z lądu, z wyjątkiem przypadków, w których dostępne są technologie bezemisyjne.

### *Rynek wewnętrzny i uczciwa konkurencja*

Z punktu widzenia rynku wewnętrznego i uczciwej konkurencji wnioskowany środek jedynie ogranicza istniejące zakłócenia podatkowe między dwoma konkurencyjnymi źródłami energii elektrycznej dla zacumowanych statków, tj. energią elektryczną wytwarzaną na pokładzie statku i energią elektryczną pobieraną z lądu, spowodowane zwolnieniem od podatku paliw bunkrowych.

Władze hiszpańskie nie odnotowały zmian w wyborze portów przez właścicieli statków w związku z dostępnością instalacji do zasilania energią elektryczną z lądu. Wybór portu przez właściciela statku nie jest uzależniony od dostępności instalacji do zasilania energią elektryczną z lądu.

Jeśli chodzi o konkurencję między portami, można oczekiwać, że ewentualny wpływ na handel między państwami członkowskimi – który mógłby wynikać ze zmiany tras statków

---

<sup>12</sup> Zalecenie Komisji 2006/339/WE z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty (Dz.U. L 125 z 12.5.2006).

<sup>13</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r., COM(2009) 8 final z dnia 21 stycznia 2009 r.

<sup>14</sup> Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48.

ze względu na możliwość skorzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, na którą nałożona jest obniżona stawka podatku – będzie znikomy. W sytuacji gdy, jak stwierdzono powyżej, jest mało prawdopodobne, że mimo obniżki podatku korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu, przynajmniej w perspektywie krótkoterminowej, stanie się bardziej opłacalne niż wytwarzanie jej na pokładzie statku, jest również mało prawdopodobne, że ta obniżka podatku za energię elektryczną pobieraną z lądu w znacznym stopniu zakłóci konkurencję między portami, skłaniając statki do zmiany trasy w zależności od dostępności takiego rozwiązania.

Proponowane ramy czasowe przedłużenia upoważnienia do stosowania obniżonej stawki podatku powodują, że jest mało prawdopodobne, aby analiza przeprowadzona w poprzednich akapitach wymagała zmiany przed datą wygaśnięcia środka, chyba że nastąpią znaczące zmiany obowiązujących ram i obecnej sytuacji.

## **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.

Jednakże 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/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Przedmiotowy środek nie wymaga oceny obowiązującego prawodawstwa.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Niniejszy wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Hiszpanię i dotyczy wyłącznie tego państwa członkowskiego. W związku z tym nie przeprowadzono konsultacji z zainteresowanymi stronami.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

- **Ocena skutków**

Wniosek dotyczy upoważnienia dla jednego państwa członkowskiego wydawanego na wniosek tego państwa i nie wymaga przeprowadzenia oceny skutków.

Z informacji dostarczonych przez Hiszpanię wynika, że środek będzie miał ograniczony wpływ na dochody podatkowe.

Hiszpania oczekuje, że środek będzie miał pozytywny wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych, a w szczególności na poprawę jakości powietrza zgodnie z dyrektywą 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy. Pełny potencjał środka nie został jednak osiągnięty, ponieważ niezbędne do tego nadal jest stworzenie kosztownej infrastruktury zarówno w portach, jak i na statkach.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

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

- **Prawa podstawowe**

Środek nie ma wpływu na prawa podstawowe.

#### **4. 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 jest ważne przez ograniczony okres do 31 grudnia 2028 r. Stawka podatkowa, która będzie obowiązywać, musi być zgodna z minimalnym poziomem opodatkowania określonym 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 Hiszpania będzie mogła stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w hiszpańskich portach („energia elektryczna pobierana z lądu”), z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej. Stawka podatkowa musi być zgodna z minimalnym poziomem opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych określonym w dyrektywie. 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 wnioskowane upoważnienie przyznaje się ze skutkiem od 1 stycznia 2025 r., zachowując ciągłość z obowiązującą decyzją wykonawczą Rady 2018/1491, do 31 grudnia 2028 r. w ramach maksymalnego okresu dopuszczonego w dyrektywie.

Wniosek

**DECYZJA WYKONAWCZA RADY**

**upoważniająca Hiszpanię do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, zgodnie z dyrektywą 2003/96/WE**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej<sup>15</sup>, w szczególności jej art. 19 ust. 1 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją wykonawczą Rady (UE) 2018/1491<sup>16</sup> upoważniono Hiszpanię do stosowania do dnia 31 grudnia 2024 r. obniżonej stawki podatku akcyzowego od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej („energia elektryczna pobierana z lądu”), zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE.
- (2) Pismem z dnia 27 lutego 2024 r. Hiszpania zwróciła się o upoważnienie do dalszego stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE. Władze hiszpańskie przekazały dodatkowe informacje dotyczące tego wniosku w pismach z 11, 14 i 15 października 2024 r.
- (3) Dzięki zastosowaniu planowanej obniżonej stawki podatku Hiszpania zamierza dalej 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.
- (4) Ponieważ korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zapobiega emisji zanieczyszczeń powietrza w wyniku spalania paliw bunkrowych, przyczynia się ono do polepszenia lokalnej jakości powietrza w miastach portowych i do redukcji hałasu. Oczekuje się zatem, że środek ten przyczyni się do osiągnięcia celów unijnej polityki w dziedzinach środowiska, zdrowia i klimatu.

---

<sup>15</sup> Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

<sup>16</sup> Decyzja wykonawcza Rady (UE) 2018/1491 z dnia 2 października 2018 r. upoważniająca Hiszpanię do stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE (Dz.U. L 252 z 8.10.2018, s. 40, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2018/1491/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1491/oj)).

- (5) Upoważnienie Hiszpanii 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 rozpowszechnienia na rynku tej technologii środek ten nie spowoduje prawdopodobnie, w okresie jego stosowania, 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 przepisu musi być ściśle ograniczone w czasie. W celu zapewnienia, aby okres obowiązywania upoważnienia był wystarczająco długi, aby nie zniechęcać odpowiednich podmiotów gospodarczych do dokonywania niezbędnych inwestycji, należy udzielić upoważnienia na okres czterech lat. Upoważnienie powinno jednak przestać obowiązywać z dniem rozpoczęcia stosowania jakichkolwiek przepisów ogólnych dotyczących korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, przyjętych przez Radę na podstawie art. 113 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej lub jakiegokolwiek innego odpowiedniego postanowienia tego Traktatu, jeżeli takie przepisy będą miały zastosowanie w okresie stosowania udzielonego upoważnienia.
- (7) W celu zapewnienia pewności prawa operatorom portów i armatorom statków oraz w celu uniknięcia potencjalnego zwiększenia obciążeń administracyjnych dla dystrybutorów i redystrybutorów energii elektrycznej, należy zapewnić możliwość dalszego stosowania przez Hiszpanię obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu. Należy zatem udzielić przedmiotowego upoważnienia ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r., w celu zachowania ciągłości w stosunku do wcześniejszych uregulowań na mocy decyzji wykonawczej (UE) 2018/1491.
- (8) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

Niniejszym upoważnia się Hiszpanię 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 2025 r. do dnia 31 grudnia 2028 r.

Jednakże w przypadku gdy Rada, działając na podstawie art. 113 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej lub jakiegokolwiek innego odpowiedniego postanowienia tego Traktatu, przyjmie przepisy ogólne dotyczące korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, które to przepisy zaczną być stosowane w okresie określonym w akapicie pierwszym niniejszego artykułu, niniejsza decyzja przestaje być stosowana w dniu rozpoczęcia stosowania tych przepisów ogólnych.

## *Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Hiszpanii.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*