



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.5.2011
KOM(2011) 302 wersja ostateczna

2011/0133 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

upoważniająca Niemcy do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie („energia elektryczna pobierana z lądu”) 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/WE¹ (zwaną dalej „dyrektywą w sprawie opodatkowania energii” lub „dyrektywą”).

Zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy, w uzupełnieniu przepisów przewidzianych 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 Niemiec do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie (zwaną 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.

Wniosek i jego kontekst ogólny

Pismem z dnia 27 grudnia 2010 r. władze niemieckie poinformowały Komisję, że w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu zamierzają stosować stawkę obniżoną w wysokości minimalnej stawki w UE tj. 0,50 EUR/MWh. Informacje uzupełniające otrzymano od władz niemieckich w dniu 11 stycznia 2011 r.

Niemcy zwróciły się o udzielenie odpowiedniej obniżki na czas nieokreślony.

Za pomocą wnioskowanego środka Niemcy pragną zachęcić do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, która jest uważana za mniej szkodliwą alternatywę dla wytwarzania energii elektrycznej na pokładzie statków zacumowanych w porcie. Obecnie energia elektryczna pobierana z lądu musi być opodatkowana z zastosowaniem stawki podstawowej podatku od energii elektrycznej, która wynosi 20,50 EUR/MWh. Z drugiej strony zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy w sprawie opodatkowania energii państwa członkowskie muszą zwolnić energię elektryczną produkowaną na pokładzie statków żeglujących na wodach Wspólnoty, a zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f) mogą tak postąpić również w przypadku energii elektrycznej produkowanej na pokładzie statków żeglujących na śródlądowych drogach wodnych.

Niemcy chciałyby stosować stawkę obniżoną w wysokości 0,50 EUR/MWh w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, przestrzegając minimalnej stawki podatku od energii elektrycznej określonej w dyrektywie 2003/96/WE. Obniżona stawka opodatkowania energii elektrycznej ma być stosowana do wszystkich dostaw energii elektrycznej pobieranej z lądu zarówno na wodach wspólnotowych, jak i na śródlądowych drogach wodnych, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej.

¹ Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, Dz.U. L 283 z 31.10.2003 r., s. 51.

Poprzez obniżenie podatku Niemcy pragną zachęcić armatorów statków do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z ładu w celu zmniejszenia emisji gazów i hałasu ze statków zacumowanych w porcie, jak również emisji CO₂. Zastosowanie obniżonej stawki podatku zwiększyłyby konkurencyjność energii elektrycznej pobieranej z ładu w stosunku do energii wytwarzanej w wyniku spalania magazynowanych na pokładzie statku paliw bunkrowych, która jest w całości zwolniona z podatku.

Niemcy uważają, że środek ten jest zgodny z zaleceniem Komisji 2006/339/WE² w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z ładu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty i z komunikatem Komisji „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.” (COM(2009) 8)³.

Argumenty władz niemieckich dotyczące wpływu środka na rynek wewnętrzny

Władze niemieckie twierdzą, że środek nie będzie miał wpływu na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego i nie doprowadzi do zakłóceń konkurencji. Utrzymują one, że beneficjenci, armatorzy statków, którzy otrzymają energię elektryczną pobieraną z ładu opodatkowaną według stawki minimalnej przewidzianej w dyrektywie 2003/96/WE w rzeczywistości nie uzyskają korzyści ekonomicznej, ponieważ armatorzy ci wytwarzają obecnie swoją własną energię elektryczną na pokładzie i energia ta jest zwolniona z podatków. Zgodnie z władzami niemieckimi zastąpienie własnej energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie przez energię elektryczną pobieraną z ładu, opodatkowaną według obowiązującej stawki minimalnej nie doprowadziłyby do ogólnej przewagi kosztowej.

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) i art. 15 ust. 1 lit. f).

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 niemieckie 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 lokalnej jakości powietrza. Jak

² Zalecenie Komisji 2006/339/WE z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z ładu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty (Dz.U. L 125 z 12.5.2006 r.).

³ 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 wersja ostateczna.

wskazały Niemcy, 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 rozwiązania⁴. Należy zauważyć, że energia elektryczna dostarczana na statki zacumowane w portach jest obecnie obciążona podatkiem, którego stawka wynosi w Niemczech 20,50 EUR/MWh. Przedmiotowe odstępstwo stworzyłoby dodatkową zachętę do korzystania z tej technologii, w przypadku której stawka wynosiłaby 20 EUR/MWh, a tym samym przyczyniłoby się do realizacji założonego celu polityki.

Komisja zwraca również uwagę, że istotną przeszkodą dla powszechniejszego wykorzystania energii elektrycznej pobieranej z lądu jest obecnie prawie całkowity brak koniecznej infrastruktury lądowej w portach i w związku z tym prawdopodobnie konieczne będą dodatkowe inicjatywy wspierające w szczególności budowę tego typu infrastruktury w celu osiągnięcia przedmiotowego celu polityki w zakresie zwolnienia z podatku. W tym kontekście należy zauważyć, że od czerwca 2011 r. państwa członkowskie będą bezwarunkowo zobowiązane do przestrzegania norm jakości powietrza w odniesieniu do istotnych substancji zanieczyszczających, takich jak pył zawieszony⁵. Na tej podstawie państwa członkowskie będą zobowiązane do znalezienia rozwiązania dla problemów, takich jak, w stosownych przypadkach, emisje ze statków zacumowanych w portach, i można przyjąć, że w portach, w których występuje ten problem, zachęcać się będzie do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w ramach ogólnej strategii na rzecz jakości powietrza.

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, który powinien być realizowany przez całą Unię. Zostało to wyraźnie stwierdzone w komunikacie Komisji COM(2007) 575 dotyczącym zintegrowanej polityki morskiej oraz w uzupełniającym go dokumencie roboczym służb Komisji⁶, w których zapowiedziano, że cel ten zostanie uwzględniony w ramach przeglądu dyrektywy 2003/96/WE. Artykuł 19 ma jednakże na celu reagowanie na szczególne okoliczności w poszczególnych państwach członkowskich, które nie znajdują odzwierciedlenia w samej dyrektywie. Odstępstwo na podstawie art. 19, które realizuje polityczny cel wspierania korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, może być zatem przyznane tylko jako środek przejściowy przed uwzględnieniem tego celu 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 realizację celu polepszenia lokalnej jakości powietrza. W ograniczonym zakresie środek ten może również doprowadzić

⁴ Por. przypis 2 powyżej.

⁵ Por. dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008).

⁶ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej (COM(2007) 575 wersja ostateczna z dnia 10.10.2007 r.) oraz uzupełniający go dokument roboczy służb Komisji (SEC (2007) 1278).

do zmniejszenia emisji CO₂, jednakże znaczenie tego wpływu będzie zależało od źródła energii elektrycznej dostarczanej na statek poprzez sieć lądową⁷.

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 zwolnieniu podlega również energia elektryczna produkowana na pokładzie statków (zob. 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 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, wiązałoby się ze znacznym obciążeniem administracyjnym dla właścicieli statków. W tych okolicznościach uzasadnione jest niedyskryminowanie mniej zanieczyszczającej środowisko alternatywy, jaką jest energia elektryczna pobierana z lądu, poprzez upoważnienie Niemiec do stosowania obniżonej stawki podatku.

Jeśli chodzi o energię elektryczną zużywaną na statkach zacumowanych w portach na śródlądowych drogach wodnych i w przeciwieństwie do sytuacji w portach morskich, zwolnienie energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie statku jest dla państw członkowskich tylko fakultatywne (art. 15 ust. 1 lit. f)). Nie ma zatem żadnych przeszkód prawnych, które uniemożliwiałyby państwom członkowskim równe traktowanie energii elektrycznej pobieranej z lądu i produkowanej na pokładzie statku w portach na śródlądowych drogach wodnych. Jednakże możliwość zwolnienia z opodatkowania energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie statku, jaką stwarza art. 15 ust. 1 lit. f) dyrektywy, można ponownie wyjaśnić względami praktycznymi, jakimi kierował się prawodawca, jednocześnie ściśle związanymi z fakultatywnymi ulgami podatkowymi dla celów żeglugi na śródlądowych drogach wodnych. Większość państw członkowskich, w tym Niemcy, podjęło decyzję o zwolnieniu z opodatkowania paliw wykorzystywanych do tych celów. W odniesieniu do Renu i jego dopływów przedmiotowe zwolnienie z podatku zostało potwierdzone w umowie międzynarodowej⁸ ratyfikowanej przez Niemcy. Uważa się również, że oddzielne opodatkowanie paliwa wykorzystywanego do wytworzenia energii elektrycznej na pokładzie statku jest niepraktyczne [por. art. 21 ust. 5 akapit trzeci dyrektywy 2003/96/WE], ponieważ wymagałoby to co najmniej odmiennego traktowania paliwa wykorzystywanego do wytwarzania energii elektrycznej i tego wykorzystywanego do żeglugi. Co więcej, podejmując decyzję o rozszerzeniu zakresu zwolnienia z podatku, które ma zastosowanie do

⁷ Wcześniej Komisja oszacowała, że przejście na korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu doprowadzi średnio do ograniczenia emisji CO₂ o 50 %, por. przypis 2. Wpływ przedmiotowego środka może jednak znacznie się różnić od tej średniej wartości, ponieważ w znacznym stopniu zależy od intensywności emisji dwutlenku węgla na danym obszarze rynku oraz od dokładnego czasu, kiedy pojawi się dodatkowe zapotrzebowanie na energię elektryczną.

⁸ Por. art. 1 umowy z dnia 16 maja 1952 r. między krajami dorzecza Renu a Belgią w sprawie traktowania celnego i podatkowego oleju gazowego wykorzystywanego do dostaw na statki w nawigacji po Renie (Bundesgesetzblatt 1953, część II, s. 531).

żeglugi morskiej, na paliwa wykorzystywane do celów żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, państwa członkowskie uwzględnią wiele aspektów, włącznie z ogólnymi celami krajowej polityki transportowej, takimi jak względy ochrony środowiska, które mogą zadecydować o zwolnieniu z opodatkowania paliw wykorzystywanych w tych celach.

Zatem na obecnym etapie za uzasadnione uważa się rozszerzenie możliwości zwolnienia z podatku energii elektrycznej pobieranej z lądu na porty znajdujące się na śródlądowych drogach wodnych.

Rynek wewnętrzny i uczciwa konkurencja

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

Jeśli chodzi o konkurencję między armatorami, po pierwsze należy przypomnieć, że obecnie bardzo niewiele statków wykorzystuje energię elektryczną pobieraną z lądu na zasadach handlowych. Po drugie, nawet jeżeli przedmiotowy środek zapewni przedsiębiorstwom żeglugowym korzyść w postaci możliwości zakupu energii elektrycznej po niższych kosztach w porównaniu z przedsiębiorstwami działającymi w innych sektorach, nie przewiduje się by zmienił on w znaczący sposób warunki konkurencji w sektorze żeglugi morskiej. Chociaż dokładne prognozy kosztów będą zasadniczo zależeć od zmian cen ropy naftowej, a zatem bardzo trudno je określić, dostępne dane potwierdzają stanowisko Niemiec, że ogólnie w większości przypadków nawet całkowite zwolnienie z podatku nie obniżyłoby kosztów operacyjnych energii elektrycznej pobieranej z lądu do poziomu poniżej kosztów wytwarzania energii elektrycznej na pokładzie statku⁹, 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 Niemcy będą przestrzegać minimalnego poziomu opodatkowania przewidzianego dyrektywą 2003/96/WE.

W odniesieniu do konkurencji między portami, 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.

Na koniec można dodać, że proponowane ramy czasowe upoważnienia na stosowanie obniżonej stawki podatku są wystarczająco krótkie, aby uczynić mało prawdopodobnym

⁹ Por. Dyrekcja Generalna ds. Środowiska Komisji Europejskiej, Umowa w sprawie świadczenia usług w zakresie 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 (USA).

konieczność zmiany wniosków z analizy przeprowadzonej w dwóch poprzednich akapitach przed datą wygaśnięcia upoważnienia.

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. Cel ten nie może jednak kolidować z koniecznością dokonania w odpowiednim czasie przeglądu stanu, jaki osiągnęły Niemcy, oraz z niezbędnymi przyszłymi zmianami obowiązujących ram prawnych. W tej ostatniej kwestii należy pamiętać, że Komisja zaproponowała zmianę dyrektywy 2003/96/WE z dnia 13 kwietnia 2011 r.¹⁰ w celu lepszego dostosowania jej do celów polityki energetycznej i polityki ochrony środowiska, a w szczególności celów w zakresie zmiany klimatu na okres po 2013 r. Wniosek ten zawiera również przepis nakładający na państwa członkowskie wymóg zwalniania energii elektrycznej pobieranej z lądu z opodatkowania od dnia 31 grudnia 2020 r. (proponowany art. 14 ust. 1 lit. e)). W tych okolicznościach właściwe wydaje się udzielenie wnioskowanego upoważnienia na okres trzech lat, chyba że przed przewidzianą datą wygaśnięcia środka wejdą w życie ogólne przepisy w tym zakresie.

Przepisy dotyczące pomocy państwa

Przewidziana przez władze niemieckie stawka podatku w wysokości 0,50 EUR/MWh jest zgodna z minimalnym poziomem opodatkowania w rozumieniu art. 10 dyrektywy 2003/96/WE. Niniejszy środek podlega zatem przepisom tzw. ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (rozporządzenie (WE) nr 800/2008)¹¹ i w związku z tym nie podlega obowiązkowi wcześniejszego informowania.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

Konsultacje z zainteresowanymi stronami

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

Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

Ocena skutków

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

¹⁰ Wniosek w sprawie dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę Rady 2003/96/WE w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, COM(2011) 169/3.

¹¹ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych), Dz.U. L 214 z 9.8.2008 r.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Wniosek ma na celu upoważnienie Niemiec do zastosowania odstępstwa od ogólnych przepisów dyrektywy Rady 2003/96/WE i stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej w wysokości 0,50 EUR/MWh w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej na statki zacumowane w porcie.

Podstawa prawna

Artykuł 19 dyrektywy Rady 2003/96/WE.

Zasada pomocniczości

Dziedzina podatków pośrednich objęta art. 113 TFUE nie jest sama w sobie przedmiotem wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej w rozumieniu art. 3 TFUE.

Wykonywanie przez państwa członkowskie ich obecnych kompetencji w tej dziedzinie jest jednak ściśle określone i ograniczone przez istniejące prawo UE. Zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE jedynie Rada może upoważnić państwo członkowskie do wprowadzenia dodatkowych zwolnień lub obniżek w rozumieniu tego przepisu. Państwa członkowskie nie mogą zastępować w tym zakresie Rady.

Wniosek spełnia zatem wymogi zasady pomocniczości.

Zasada proporcjonalności

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

Wybór instrumentów

Proponowane instrumenty: decyzja Rady.

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

4. WPLYW NA BUDŻET

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

Wniosek

DECYZJA RADY

upoważniająca Niemcy do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie („energia elektryczna pobierana z lądu”) 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, w szczególności jej art. 19¹²,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pismem z dnia 27 grudnia 2010 r. Niemcy zwróciły się o upoważnienie do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie („energia elektryczna pobierana z lądu”) zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE.
- (2) Poprzez zastosowanie obniżonej stawki podatku Niemcy zamierzają wesprzeć powszechniejsze wykorzystanie energii elektrycznej pobieranej z lądu jako mniej szkodliwy dla środowiska sposób zaopatrzenia w energię elektryczną statków zacumowanych w portach w porównaniu ze spalaniem na statku paliw bunkrowych.
- (3) Ponieważ wykorzystanie 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 lokalnej jakości powietrza w miastach portowych. Oczekuje się zatem, że środek ten przyczyni się do osiągnięcia celów polityki Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony środowiska i zdrowia.
- (4) Upoważnienie Niemiec do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia wspomnianego celu, ponieważ w większości przypadków wytwarzanie energii elektrycznej na pokładzie statku pozostanie bardziej konkurencyjną alternatywą. Z tego samego powodu oraz ze względu na stosunkowo niski stopień rozpowszechnienia na rynku tej technologii, środek nie spowoduje

¹² Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

prawdopodobnie, w okresie jego obowiązywania, istotnych zakłóceń konkurencji, a zatem nie będzie miał negatywnego wpływu na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

- (5) Z art. 19 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE wynika, że każde upoważnienie przyznawane na podstawie tego artykułu musi być ściśle ograniczone w czasie. Uwzględniając fakt, że okres, na który udziela się upoważnienia na stosowanie środka, powinien być na tyle długi, by nie zniechęcać operatorów portów do dokonania niezbędnych inwestycji, a także konieczność dokonania w odpowiednim czasie przeglądu stanu, jaki osiągnęły Niemcy, oraz niekolidowania planowanego środka z niezbędnymi przyszłymi zmianami obowiązujących ram prawnych, upoważnienia należy udzielić na okres 3 lat, chyba że przed przewidzianą datą jego wygaśnięcia wejdą w życie ogólne przepisy w tym zakresie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym upoważnia się Niemcy 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. Decyzja przestaje być stosowana po upływie 3 lat.

Jednakże w przypadku gdy Rada, działając na podstawie art. 113 TFUE, wprowadzi ogólne przepisy dotyczące ulg podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, niniejsza decyzja przestaje być stosowana w dniu rozpoczęcia stosowania tych ogólnych przepisów.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*