KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 22.1.2024 r.
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Szwecję do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie

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 elektrycznej[1] („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 obniżenia poziomu opodatkowania na podstawie szczególnych względów politycznych.

Na mocy decyzji wykonawczej Rady 2020/1674/UE z dnia 29 października 2020 r.[2] (poprzedzonej decyzją wykonawczą Rady 2014/725/UE z dnia 14 października 2014 r.[3] i decyzją wykonawczą Rady 2011/384/UE z dnia 20 czerwca 2011 r.[4]) upoważniono już Szwecję 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[5] („energia elektryczna pobierana z lądu").

Celem niniejszego wniosku jest przedłużenie tego upoważnienia zgodnie z wnioskiem Szwecji, biorąc pod uwagę, że obecne odstępstwo wygaśnie w dniu 31 grudnia 2023 r.

Pismem z dnia 5 kwietnia 2023 r. władze szwedzkie poinformowały Komisję o swoim zamiarze przedłużenia obowiązywania obecnego środka do dnia 31 grudnia 2027 r. Władze szwedzkie przekazały dodatkowe informacje w piśmie z dnia 19 października 2023 r.

Władze szwedzkie zamierzają stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej wynoszącą 6 SEK/MWh (w przybliżeniu 0,552 EUR/MWh)[6] w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu. W momencie złożenia wniosku stawka ta była zgodna z minimalną stawką opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, określoną w dyrektywie 2003/96/WE (tj. 0,5 EUR/MWh).

Art. 13 dyrektywy ustanawia dopuszczalny limit dla państw członkowskich, które nie przyjęły euro. Państwa te są zobowiązane do sprawdzania raz w roku, czy stawki podatkowe wyrażone w walutach krajowych są zgodne z minimalnymi stawkami określonymi w dyrektywie. Stosuje się kursy obowiązujące w pierwszym dniu roboczym października i opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Państwa członkowskie mogą zachować kwoty opodatkowania obowiązujące w czasie waloryzacji rocznej wyłącznie jeśli przeliczenie kwot poziomu opodatkowania wyrażonych w euro skutkowałoby podwyższeniem o mniej niż 5 %

---

1 Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.
2 Dz.U. L 378 z 12.11.2020, s. 3.
3 Dz.U. L 301 z 21.10.2014, s. 27.
4 Dz.U. L 170 z 30.6.2011, s. 36.
5 Pojęcie „prywatna żegluga niehandlowa" zostało zdefiniowane w art. 14 ust. 1 lit. c) akapit drugi dyrektywy 2003/96/WE.
6 Wszystkie obliczenia oparte są na kursie wymiany z dnia 3 października 2022 r., tj. 10,8743 SEK za 1 EUR. Zob. Dz.U. C 381/4 z 4.10.2022.

lub 5 EUR, w zależności od tego, która z tych kwot jest niższa, w poziomie opodatkowania wyrażonego w walucie krajowej.

Wnioskowany okres obowiązywania odstępstwa trwa od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2027 r. – zachowuje on zatem ciągłość z obecnym odstępstwem i mieści się w maksymalnym okresie dopuszczonym w art. 19 dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.

Celem środka podatkowego jest zachęcanie właścicieli statków do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu zamiast energii elektrycznej wytwarzanej przez pomocniczy silnik spalinowy. Przepisy te prowadzą do zmniejszenia emisji ze statków zacumowanych, ograniczając w ten sposób osadzanie się substancji zakwaszających, co stanowi problem w szczególności w południowo-zachodniej Szwecji. Uznaje się również, że przepisy te prowadzą do znacznych postępów w zakresie ochrony środowiska na szczeblu lokalnym, między innymi poprzez zmniejszenie poziomu hałasu.

Środek podatkowy wiąże się z obniżeniem podatku energetycznego mającego zastosowanie do energii elektrycznej pobieranej z lądu ze zwykłego poziomu 39,2 SEK/MWh do poziomu 6 SEK za MWh.

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. Zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f) tej dyrektywy mogą tak postąpić również w przypadku energii elektrycznej produkowanej na pokładzie statków żeglujących na śródlądowych drogach wodnych. Szwecja potwierdziła transpozycję tego fakultatywnego zwolnienia.

Szwecja będzie 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. Zdaniem władz szwedzkich ograniczenie to jest odpowiednie, ponieważ ma zapewnić, aby bezwzględna większość statków wykorzystywanych w ruchu międzynarodowym i większych statków wykorzystywanych w ruchu krajowym była 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. Ograniczenie to nie ma zastosowania w przypadku, gdy statek jest wykorzystywany do celów prywatnych lub gdy został odstawiony lub długoterminowo wycofany z eksploatacji.

Statki nie są jednak zobowiązane do używania energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Powiązane roczne wydatki budżetowe szacuje się na 12 mln SEK.

Środek jest przyznany w postaci zwrotu zmniejszającego obciążenie podatkowe dla danego rodzaju energii elektrycznej.

Władze szwedzkie uważają, że obniżka podatku stosowana w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu nie stwarza znaczącej korzyści konkurencyjnej dla armatorów statków korzystających z energii elektrycznej pobieranej z lądu w stosunku do armatorów wykorzystujących energię elektryczną wytwarzaną na pokładzie statku. Jeżeli uwzględni się tylko sam koszt energii elektrycznej i podatek, wówczas koszt energii elektrycznej pobieranej z lądu, wraz z niższą stawką podatkową, jest nieco niższy niż cena energii elektrycznej

produkowanej na pokładzie. Całkowite koszty korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu obejmują jednak również dodatkowe koszty w postaci opłat sieciowych, inwestycje związane z przyłączeniem do urządzeń pokładowych oraz bezpośrednie lub pośrednie koszty inwestycji w punkty zasilania energią elektryczną w portach. Ponieważ jednak inwestycje w infrastrukturę portową i pokładową są dość kosztowne, władze szwedzkie uważają, że niższa stawka podatkowa jest koniecznym warunkiem wstępnym dla portów i armatorów, którzy dokonują tych inwestycji. Według władz szwedzkich aktualne i poprzednie odstępstwa miały bezpośredni wpływ zarówno na liczbę portów, jak i na liczbę instalacji dostarczających energię elektryczną pobieraną z lądu oraz przyczyniły się do poprawy rentowności przejścia z paliw kopalnych na energię elektryczną.

Celem środka jest zmniejszenie wpływu transportu morskiego na środowisko. Środek ograniczy emisje gazów i hałasu ze statków zacumowanych w portach. Środek ten przyczyni się do ułatwienia osiągnięcia w miastach portowych wartości dopuszczalnych dla dwutlenku azotu określonych w dyrektywie w sprawie jakości powietrza (2008/50/WE). Ma to również pozytywny wpływ na inne parametry jakości powietrza wokół portów.

Szwecja wystąpiła z wnioskiem o przyznanie zezwolenia na okres do dnia 31 grudnia 2027 r. (począwszy od dnia 1 stycznia 2024 r.) – ten przedział czasowy pozwala zachować ciągłość z obecnym odstępstwem i mieści się w maksymalnym okresie wskazanym w art. 19 ust. 2 dyrektywy.

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

Opodatkowanie energii elektrycznej jest uregulowane dyrektywą 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 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.

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[7].

Możliwość wprowadzenia korzystnego opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu może być zastosowana zgodnie z art. 19 dyrektywy, jako że jej celem jest umożliwienie

[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.

Szwecja zwróciła się z wnioskiem, aby środek mógł mieć zastosowanie przez okres 4 lat, czyli krócej niż maksymalny okres przewidziany w art. 19 ust. 2 dyrektywy, tj. 6 lat. 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 lądu. Okres ten zapewni 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 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[8].

W tych okolicznościach – chociaż przyznanie upoważnienia na wnioskowany okres wydaje się właściwe – obowiązywanie odstępstwa powinno być uzależnione od wejścia w życie ogólnych przepisów w tej sprawie w momencie wcześniejszym niż koniec 2027 r.

Zasady pomocy państwa

Przewidziana przez władze szwedzkie obniżona stawka podatku wynosząca 6 SEK/MWh (w przybliżeniu 0,552 EUR/MWh)[9] była w momencie składania wniosku zgodna z minimalną stawką opodatkowania energii elektrycznej wykorzystywanej do zastosowań gospodarczych określoną w dyrektywie 2003/96/WE.

Władze szwedzkie przyznają, że środek stanowi pomoc państwa, i twierdzą, że spełnia on również warunki materialne określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r., ostatnio zmienionym rozporządzeniem Komisji (UE) 2023/1315 z dnia 23 czerwca 2023 r., uznającym niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu („ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych”).

Wniosek dotyczący decyzji wykonawczej Rady nie przesądza o spoczywającym na państwie członkowskim obowiązku zapewnienia przestrzegania zasad pomocy państwa.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Polityka ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianie klimatu

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, jakim jest poprawa jakości lokalnego powietrza, ograniczenie hałasu i przeciwdziałanie zmianie

[8] COM/2021/563 final: wniosek dotyczący DYREKTYWY RADY w sprawie restrukturyzacji unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona).

[9] Wszystkie obliczenia oparte są na kursie wymiany z dnia 3 października 2022 r., tj. 10,8743 SEK za 1 EUR. Zob. Dz.U. C 381/4 z 4.10.2022.

klimatu. Dyrektywą 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza[10] 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[11] regulującej zawartość siarki w paliwach ciekłych.

Zdaniem władz szwedzkich korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu doprowadziło do redukcji emisji dwutlenku siarki, tlenków azotu, cząstek stałych i tlenków węgla. Władze szwedzkie nie dysponują obecnie żadnymi nowszymi szacunkami dotyczącymi redukcji emisji, którą można przypisać przedmiotowemu środkowi. Pełny potencjał środka nie został jednak osiągnięty, ponieważ niezbędne do tego jest stworzenie kosztownej infrastruktury zarówno w portach, jak i na statkach. Wykorzystywanie energii elektrycznej pobieranej z lądu ma znaczenie dla wysiłków Szwecji dążących do spełnienia norm jakości powietrza zgodnie z dyrektywą 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy.

Polityka energetyczna

Środek jest zgodny z dyrektywą 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych[12], która to dyrektywa 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 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 – 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 administracyjnym dla właścicieli statków.

---

[10] 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, 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).

[12] 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).

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[13] i z komunikatem Komisji „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE”[14].

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 w przypadku paliw bunkrowych.

Władze szwedzkie nie odnotowały istotnych zmian w wyborze portów przez właścicieli statków w związku z dostępnością instalacji do zasilania energią elektryczną z lądu. Obecnie z energii elektrycznej pobieranej z lądu korzystają głównie promy oraz statki wykonujące rejsy na stałych trasach. Wybór portu przez właściciela statku nie jest uzależniony od dostępności instalacji do zasilania energią elektryczną z lądu. Zdaniem zainteresowanych stron statki wycieczkowe często wybierają miejsca na nabrzeżu, w których dostępna jest energia elektryczna pobierana z lądu.

Ponadto dostęp do energii elektrycznej pobieranej z lądu będzie możliwy dla zainteresowanych 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.

Jeśli chodzi o konkurencję między portami, można oczekiwać, że 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 – 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 odnoszące się do 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.

---

13 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).

14 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.

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. 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/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa

Przedmiotowy środek nie wymaga oceny obowiązującego prawodawstwa.

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Niniejszy wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Szwecję 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 Szwecję wynika, że środek będzie miał ograniczony wpływ na dochody podatkowe. Bardziej szczegółowo – zgodnie z oszacowaniem wydatków podatkowych związanych z tym środkiem – według władz szwedzkich w najbliższych latach oczekuje się uszczuplenia w wysokości 12 mln SEK rocznie.

Szwecja 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 czystszego powietrza dla Europy. Korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu doprowadziło do redukcji emisji dwutlenku siarki, tlenków azotu, cząstek stałych i tlenków węgla. Pełny potencjał środka nie został jednak osiągnięty, ponieważ niezbędne do tego 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 Szwecję i dotyczy wyłącznie tego państwa członkowskiego.

- **Prawa podstawowe**

Środek nie ma wpływu na prawa podstawowe.

4. WPŁYW 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 obniżenia podatku przez jedno państwo członkowskie, wydawanego na wniosek tego państwa. Upoważnienie jest ważne przez ograniczony okres do dnia 31 grudnia 2027 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 Szwecja będzie mogła stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w szwedzkich 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 dnia 1 stycznia 2024 r., zachowując ciągłość z obowiązującą decyzją wykonawczą Rady 2014/725/UE, do dnia 31 grudnia 2027 r. w ramach maksymalnego okresu 6 lat dopuszczonego w dyrektywie, zgodnie z wnioskiem złożonym przez Szwecję.

2024/0008 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Szwecję do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie

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) Decyzją wykonawczą Rady (UE) 2020/1674[2] upoważniono Szwecję do stosowania do dnia 31 grudnia 2023 r. obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej („energia elektryczna pobierana z lądu”), zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE.

(2) Pismem z dnia 5 kwietnia 2023 r. Szwecja zwróciła się o upoważnienie do dalszego stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE do dnia 31 grudnia 2027 r. Władze szwedzkie przekazały dodatkowe informacje w piśmie z dnia 19 października 2023 r.

(3) Zastosowanie obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu pozwoli Szwecji 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 paliw bunkrowych.

(4) Ponieważ korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu pomaga zapobiegać 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 polityki Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony środowiska i zdrowia oraz przeciwdziałania zmianie klimatu.

(5) Upoważnienie Szwecji 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

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

[2] Decyzja wykonawcza Rady (UE) 2020/1674 z dnia 29 października 2020 r. upoważniająca Szwecję do stosowania zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie (Dz.U. L 378 z 12.11.2020, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj).

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 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 przepisu musi być ograniczone w czasie. W celu zapewnienia odpowiednio długiego okresu, na który zatwierdza się środek, niezniechęcającego odpowiednich podmiotów gospodarczych do dokonywania niezbędnych inwestycji, uzasadnione jest przyznanie upoważnienia do dnia 31 grudnia 2027 r. Upoważnienie przestanie być jednak stosowane od daty rozpoczęcia stosowania jakichkolwiek przepisów ogólnych dotyczących korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu przyjętych przez Radę na podstawie art. 113 lub jakiegokolwiek innego odpowiedniego postanowienia Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jeżeli takie przepisy będą miały zastosowanie w okresie stosowania wnioskowanego 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 Szwecję obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu. Należy zatem udzielić przedmiotowego upoważnienia ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2024 r., w celu zachowania ciągłości w stosunku do wcześniejszych uregulowań na mocy decyzji wykonawczej (UE) 2020/1674.

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

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym upoważnia się Szwecję 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 2024 r. do dnia 31 grudnia 2027 r.

Jednakże w przypadku gdy Rada, działając na podstawie art. 113 lub jakiegokolwiek innego odpowiedniego postanowienia Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, przyjmie przepisy ogólne dotyczące korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, które to przepisy zaczną obowiązywać w okresie upoważanienia 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 Szwecji.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący