



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Transportu i Turystyki*

---

**2011/0092(CNS)**

2.12.2011

## **OPINIA**

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Gospodarczej i Monetarnej

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 2003/96/WE w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (COM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Brian Simpson

PA\_Legam

## ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

### I. Wniosek Komisji

Obowiązująca obecnie dyrektywa w sprawie opodatkowania energii ustanawia minimalne stawki opodatkowania produktów energetycznych wykorzystywanych jako paliwo silnikowe, paliwo grzewcze lub do wytwarzania energii elektrycznej. Stawki minimalne odnoszą się ogólnie do wielkości zużycia produktów energetycznych. Komisja uważa, że system ten wiąże się z szeregiem ujemnych skutków, takich jak tworzenie zachęt sprzecznych z celami UE w zakresie zmiany klimatu czy występowanie zakłóceń na rynku wewnętrznym.

Wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy ma zaradzić tym ujemnym skutkom. Jedną z zawartych w nim głównych idei jest nowa struktura opodatkowania energii polegająca na podziale minimalnej stawki opodatkowania produktów energetycznych na dwie części:

- 1) pierwsza przyjmuje za podstawę emisje CO<sub>2</sub> produktów energetycznych – opodatkowanie emisji CO<sub>2</sub> byłoby zerowe dla wszystkich źródeł energii, które są obecnie lub zostaną w przyszłości uznane za wolne od CO<sub>2</sub>;
- 2) druga część opiera się na zawartości energii wyrażonej w gigadżulach, niezależnie od produktu energetycznego, a zatem stanowi zachętę do oszczędzania energii.

Jednocześnie wniosek ma na celu wprowadzenie większej spójności między dyrektywą w sprawie opodatkowania energii a innymi rozwiązaniami politycznymi w UE, takimi jak unijny system handlu uprawnieniami do emisji (ETS). W tym zakresie Komisja proponuje, by nie stosować opodatkowania związanego z emisjami CO<sub>2</sub> do instalacji objętych ETS, w tym między innymi do lotnictwa.

Kilka innych elementów wniosku dotyczy polityki transportowej, jak na przykład:

- uniemożliwienie państwom członkowskim różnicowania opodatkowania komercyjnego i niekomercyjnego zastosowania oleju gazowego stosowanego jako paliwo silnikowe;
- zniesienie możliwości stosowania niższej stawki opodatkowania ogólnego zużycia energii w przypadku taksówek, ponieważ nie jest ona już zgodna z celami polityki promującej paliwa alternatywne, nośniki energii alternatywnej oraz stosowanie pojazdów o niższej emisji zanieczyszczeń w transporcie miejskim;
- uaktualnienie definicji zbiorników standardowych i kontenerów specjalnych.

Ponadto Komisja proponuje, by zwolnić z opodatkowania energię elektryczną pobieraną z lądu, dostarczaną statkom zacumowanym w porcie, oraz by utrzymać w mocy obowiązek zwolnienia przez państwa członkowskie z podatku paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej. W odniesieniu do żeglugi śródlądowej Komisja proponuje, by utrzymać obecne przepisy, które umożliwiają państwom członkowskim stosowanie całkowitego zwolnienia z podatku lub zmniejszenia stawki opodatkowania.

## POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Gospodarczej i Monetarnej, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 2 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(2) Należy zapewnić dalsze właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego w kontekście nowych wymogów dotyczących ograniczania zmian klimatu, wykorzystywania odnawialnych źródeł energii i oszczędności energii, zgodnie z Konkluzjami Prezydencji z posiedzenia Rady Europejskiej w dniach 8-9 marca 2007 r. i 11-12 grudnia 2008 r.

*Poprawka*

(2) Należy zapewnić dalsze właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego w kontekście nowych wymogów dotyczących ograniczania zmian klimatu, wykorzystywania odnawialnych źródeł energii i oszczędności energii, zgodnie z Konkluzjami Prezydencji z posiedzenia Rady Europejskiej w dniach 8-9 marca 2007 r. i 11-12 grudnia 2008 r. ***Konieczne jest zatem zagwarantowanie w niniejszej dyrektywie jednolitego traktowania źródeł energii w celu zapewnienia odbiorcom energii rzeczywiście równych szans niezależnie od źródła energii.***

### Poprawka 2

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 2 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(2a) Do opodatkowania produktów energetycznych należy podchodzić w sposób neutralny pod względem technologii, aby stworzyć możliwość rozwoju nowych technologii.***

*Uzasadnienie*

*Polityka Komisji musi być w pełni neutralna pod względem technologii, aby umożliwić rozwój*

nowych technologii. Należy zachować jedynie najbardziej zrównoważone i efektywne spośród istniejących technologii.

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 3 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Opodatkowanie związane z emisjami CO<sub>2</sub> może być racjonalnym pod względem kosztów środkiem umożliwiającym państwom członkowskim ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, konieczne zgodnie z decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 406/2009/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wysiłków podjętych przez państwa członkowskie, zmierzających do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w celu realizacji do roku 2020 zobowiązań Wspólnoty dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do źródeł nieobjętych unijnym systemem na mocy dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającej dyrektywę Rady 96/61/WE. W świetle potencjalnej roli opodatkowania związanego z emisjami CO<sub>2</sub> właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga wspólnych przepisów dotyczących tego opodatkowania.

*Poprawka*

(3) **Podstawowym celem opodatkowania energii jest zachęcenie konsumentów do efektywniejszego wykorzystywania energii i uzyskiwania jej z bardziej ekologicznych źródeł.** Opodatkowanie związane z emisjami CO<sub>2</sub> może być racjonalnym pod względem kosztów środkiem umożliwiającym państwom członkowskim ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, konieczne zgodnie z decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 406/2009/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wysiłków podjętych przez państwa członkowskie, zmierzających do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w celu realizacji do roku 2020 zobowiązań Wspólnoty dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do źródeł nieobjętych unijnym systemem na mocy dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającej dyrektywę Rady 96/61/WE. W świetle potencjalnej roli opodatkowania związanego z emisjami CO<sub>2</sub> właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga wspólnych przepisów dotyczących tego opodatkowania.

### Poprawka 4

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 6 preambuły

(6) **Każdy** z tych składników powinien być obliczany na podstawie obiektywnych kryteriów, co umożliwiłoby równe traktowanie różnych źródeł energii. Do celów opodatkowania związanego z emisjami CO<sub>2</sub> należy odnieść się do emisji CO<sub>2</sub> spowodowanych wykorzystaniem danych produktów energetycznych, z zastosowaniem referencyjnych wskaźników emisji CO<sub>2</sub> określonych w decyzji Komisji 2007/589/WE z dnia 18 lipca 2007 r. ustanawiającej wytyczne dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Do celów ogólnego opodatkowania zużycia energii należy odnieść się do zawartości energii pierwotnej w różnych produktach energetycznych i energii elektrycznej zgodnie z dyrektywą 2006/32/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych oraz uchylającą dyrektywę Rady 93/76/EWG. W tym kontekście należy uwzględnić korzyści środowiskowe płynące z wykorzystania biomasy lub produktów wytworzonych z biomasy. Produkty te powinny być opodatkowane na podstawie wskaźników emisji CO<sub>2</sub> określonych w decyzji Komisji 2007/589/WE dla biomasy lub produktów wytworzonych z biomasy oraz na podstawie ich zawartości energii określonej w załączniku III do dyrektywy 2009/28/WE. Biopaliwa i biopłyny zdefiniowane w art. 2 lit. h) oraz i) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych są zdecydowanie najważniejszymi kategoriami w tym zakresie. Ponieważ korzyści środowiskowe płynące z

(6) **Zważywszy, że należy wprowadzić odpowiednie ramy opodatkowania energii, każdy** z tych składników powinien być obliczany na podstawie obiektywnych kryteriów, co umożliwiłoby równe traktowanie różnych źródeł energii. Do celów opodatkowania związanego z emisjami CO<sub>2</sub> należy odnieść się do emisji CO<sub>2</sub> spowodowanych wykorzystaniem danych produktów energetycznych, z zastosowaniem referencyjnych wskaźników emisji CO<sub>2</sub> określonych w decyzji Komisji 2007/589/WE z dnia 18 lipca 2007 r. ustanawiającej wytyczne dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Do celów ogólnego opodatkowania zużycia energii należy odnieść się do zawartości energii pierwotnej w różnych produktach energetycznych i energii elektrycznej zgodnie z dyrektywą 2006/32/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych oraz uchylającą dyrektywę Rady 93/76/EWG. W tym kontekście należy uwzględnić korzyści środowiskowe płynące z wykorzystania biomasy lub produktów wytworzonych z biomasy. Produkty te powinny być opodatkowane na podstawie wskaźników emisji CO<sub>2</sub> określonych w decyzji Komisji 2007/589/WE dla biomasy lub produktów wytworzonych z biomasy oraz na podstawie ich zawartości energii określonej w załączniku III do dyrektywy 2009/28/WE. Biopaliwa i biopłyny zdefiniowane w art. 2 lit. h) oraz i) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych są zdecydowanie najważniejszymi

wykorzystania tych produktów są zróżnicowane, w zależności od tego czy spełniają one kryteria zrównoważonego rozwoju określone w art. 17 wspomnianej dyrektywy, konkretne wartości referencyjne dla biomasy i produktów wytworzonych z biomasy powinny obowiązywać, wyłącznie jeżeli te kryteria są spełnione.

kategoriami w tym zakresie. Ponieważ korzyści środowiskowe płynące z wykorzystania tych produktów są zróżnicowane, w zależności od tego czy spełniają one kryteria zrównoważonego rozwoju określone w art. 17 wspomnianej dyrektywy, konkretne wartości referencyjne dla biomasy i produktów wytworzonych z biomasy powinny obowiązywać, wyłącznie jeżeli te kryteria są spełnione.

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 13 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(13) W odniesieniu do możliwość stosowania przez państwa członkowskie w odniesieniu do handlowego zastosowania oleju gazowego stosowanego jako materiał pędny niższego poziomu opodatkowania niż w przypadku niehandlowego zastosowania tego oleju przepis ten wydaje się niezgodny z wymogiem podnoszenia efektywności energetycznej oraz z potrzebą ograniczenia rosnącego wpływu transportu na środowisko naturalne, a zatem powinien zostać skreślony. Artykuł 9 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE upoważnia niektóre państwa członkowskie do stosowania obniżonej stawki w odniesieniu do olejów gazowych do ogrzewania. Przepis ten nie sprzyja już właściwemu funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i jest niezgodny z szerszymi celami Traktatu. Wspomniany przepis należy zatem skreślić.

*Poprawka*

(13) W odniesieniu do możliwość stosowania przez państwa członkowskie w odniesieniu do handlowego zastosowania oleju gazowego stosowanego jako materiał pędny niższego poziomu opodatkowania niż w przypadku niehandlowego zastosowania tego oleju przepis ten wydaje się niezgodny z wymogiem podnoszenia efektywności energetycznej oraz z potrzebą ograniczenia rosnącego wpływu transportu na środowisko naturalne, a zatem powinien zostać skreślony. ***Komisja powinna zatem zbadać możliwość rozróżnienia między handlowym a niehandlowym zastosowaniem, aby umożliwić przedsiębiorstwom transportowym dostosowanie się do zakończenia okresu przejściowego, jeżeli przewiduje się zniesienie tego zróżnicowania po dokonaniu odpowiedniej oceny skutków.*** Artykuł 9 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE upoważnia niektóre państwa członkowskie do stosowania obniżonej stawki w odniesieniu do olejów gazowych do ogrzewania. Przepis ten nie sprzyja już właściwemu funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i jest niezgodny z szerszymi celami Traktatu.

Wspomniany przepis należy zatem skreślić.

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 15 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(15) Artykuł 5 dyrektywy 2003/96/WE w niektórych przypadkach dopuszcza stosowanie zróżnicowanych stawek opodatkowania. Jednakże w celu zapewnienia spójności z sygnałem cenowym dotyczącym emisji CO<sub>2</sub> możliwość różnicowania przez państwa członkowskie stawek krajowych powinna być ograniczona do ogólnego opodatkowania zużycia energii. **Ponadto możliwość stosowania niższego poziomu opodatkowania w odniesieniu do paliwa silnikowego używanego przez taksówki nie jest już zgodna z celem polityk promujących alternatywne paliwa i nośniki energii oraz stosowanie pojazdów o niższej emisji zanieczyszczeń w transporcie miejskim, a zatem powinien zostać skreślony.**

*Poprawka*

(15) Artykuł 5 dyrektywy 2003/96/WE w niektórych przypadkach dopuszcza stosowanie zróżnicowanych stawek opodatkowania. Jednakże w celu zapewnienia spójności z sygnałem cenowym dotyczącym emisji CO<sub>2</sub> możliwość różnicowania przez państwa członkowskie stawek krajowych powinna być ograniczona do ogólnego opodatkowania zużycia energii.

### *Uzasadnienie*

*Taksówki należy uważać za środki transportu masowego, które przyczyniają się do zmniejszenia zatłoczenia. W związku z tym powinny nadal korzystać ze zwolnień dotyczących paliw.*

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 19 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(19) Dyrektywa 2003/96/WE zobowiązuje państwa członkowskie do zwolnienia z opodatkowania **paliwa wykorzystywanego do żeglugi na wodach Wspólnoty, a także**

*Poprawka*

(19) Dyrektywa 2003/96/WE zobowiązuje państwa członkowskie do zwolnienia z opodatkowania energii elektrycznej produkowanej na pokładzie statku, w tym



energii elektrycznej produkowanej na pokładzie statku, w tym statku zacumowanego w porcie. **Ponadto państwa członkowskie mogą rozszerzyć takie korzystne traktowanie na wody śródlądowe.** W niektórych portach dostępne są bardziej ekologiczne rozwiązania wykorzystujące pobieranie energii elektrycznej z lądu, która jednak podlega opodatkowaniu. W celu **stworzenia pierwszej zachęty do rozwijania i stosowania takiej technologii,** do czasu przyjęcia bardziej kompleksowych ram w tej dziedzinie, **państwo** członkowskie **powinno** zwolnić z opodatkowania pobieraną z lądu energię elektryczną dostarczaną statkom zacumowanym w porcie. **Okres stosowania takiego odstępstwa powinien być wystarczająco długi, aby nie zniechęcać operatorów portów do przeprowadzania niezbędnych inwestycji, a jednocześnie odstępstwo to powinno być ograniczone w czasie, tak by jego utrzymanie, w pełni lub częściowo, podlegało nowej decyzji przyjętej w odpowiednim czasie.**

statku zacumowanego w porcie. W niektórych portach dostępne są bardziej ekologiczne rozwiązania wykorzystujące pobieranie energii elektrycznej z lądu, która jednak podlega opodatkowaniu. W celu **uniknięcia produkcji energii elektrycznej z paliw na pokładzie statku zacumowanego w porcie i towarzyszącego temu lokalnego zanieczyszczenia powietrza** do czasu przyjęcia bardziej kompleksowych ram w tej dziedzinie, **państwa** członkowskie **powinny** zwolnić z opodatkowania pobieraną z lądu energię elektryczną dostarczaną statkom zacumowanym w porcie **morskim lub śródlądowym. Ponadto nie należy odtąd zezwalać statkom zacumowanym w porcie na produkcję energii elektrycznej, jeżeli jest możliwe pobieranie jej z lądu.**

#### Uzasadnienie

*Zakaz wytwarzania energii elektrycznej na postoju w porcie z użyciem paliwa ze zbiorników pokładowych wzmacnia ustalenia dotyczące zwolnień przewidziane przez Komisję i umożliwi zmniejszenie zanieczyszczenia w portach.*

#### Poprawka 8

##### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 19 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(19a) Aby zachęcać do korzystania z wodnych szlaków śródlądowych, państwa członkowskie powinny mieć możliwość dalszego stosowania korzystnego opodatkowania w tym zakresie.**

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 19 b preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19b) Różnym rodzajom transportu należy stworzyć równe warunki działania. Należy stopniowo odchodzić od obowiązkowych zwolnień z tytułu zużycia paliwa w niektórych sektorach. Aby zapewnić konkurencyjną pozycję europejskich przedsiębiorstw i branż przemysłowych, należy to uczynić na drodze konsultacji w skali międzynarodowej.***

*Uzasadnienie*

*Istniejący wymóg zwolnienia niektórych rodzajów transportu nie jest zgodny z zasadą otwartego i sprawiedliwego europejskiego rynku transportu. Ważne jest jednak, aby zapobiegać osłabieniu konkurencyjnej pozycji naszych przedsiębiorstw w porównaniu z pozycją firm międzynarodowych.*

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 Dyrektywa 2003/96/WE Artykuł 1 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(2a) Państwa członkowskie, które wprowadzają system opłat za korzystanie z dróg dla pojazdów silnikowych lub pojazdów przegubowych przeznaczonych wyłącznie do transportu drogowego towarów, opodatkowują paliwo wykorzystywane przez te pojazdy jedynie w oparciu o ogólne zużycie energii, przewidziane w tabeli A załącznika I.***

*Uzasadnienie*

*„Eurowinieta” miała na celu internalizację zewnętrznych kosztów, aby pokryć także koszty ogólnego zanieczyszczenia powodowanego przez transport drogowy towarów. Niniejsza*

*poprawka pozwala uniknąć podwójnego opodatkowania ogólnego zanieczyszczenia powodowanego przez transport drogowy towarów.*

## **Poprawka 11**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5 – litera b)**  
Dyrektywa 2003/96/WE  
Artykuł 5 – tiret trzecie

*Tekst proponowany przez Komisję*

– do następujących zastosowań: lokalny publiczny transport pasażerski (z **wylęczeniem z taksówek**), zbieranie odpadów, siły zbrojne i administracja publiczna, osoby niepełnosprawne, karetki pogotowia;

*Poprawka*

– do następujących zastosowań: lokalny publiczny transport pasażerski, zbieranie odpadów, siły zbrojne i administracja publiczna, osoby niepełnosprawne, karetki pogotowia;

### *Uzasadnienie*

*Taksówki należy uważać za środki transportu masowego, które przyczyniają się do zmniejszenia zatłoczenia. W związku z tym powinny nadal korzystać ze zwolnień dotyczących paliw.*

## **Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6**  
Dyrektywa 2003/96/WE  
Artykuł 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

Od dnia 1 stycznia 2013 r., od dnia 1 stycznia 2015 r. i od dnia 1 stycznia 2018 r. dla paliw silnikowych obowiązują minimalne poziomy opodatkowania ustalone w załączniku I tabela A.

*Poprawka*

**1.** Od dnia 1 stycznia 2013 r., od dnia 1 stycznia 2015 r. i od dnia 1 stycznia 2018 r. dla paliw silnikowych obowiązują minimalne poziomy opodatkowania ustalone w załączniku I tabela A.

**2. W okresie przejściowym podlegającym ocenie zgodnie z art. 29 państwa członkowskie mogą rozróżniać między handlowym i niehandlowym zastosowaniem oleju gazowego stosowanego jako paliwo silnikowe, pod warunkiem że przestrzegane są**

*wspólnotowe minimalne poziomy opodatkowania oraz że stawka opodatkowania dla handlowego oleju gazowego wykorzystywanego jako paliwo silnikowe nie jest niższa od krajowego poziomu opodatkowania obowiązującego zgodnie z ust. 1, bez względu na wszelkie odstępstwa dla tego zastosowania, ustanowione w niniejszej dyrektywie.*

*3. „Handlowy olej gazowy wykorzystywany jako paliwo silnikowe” oznacza olej gazowy wykorzystywany jako paliwo silnikowe do następujących celów:*

*a) przewóz towarów na cudzy lub własny rachunek pojazdem silnikowym lub pojazdem przegubowym przeznaczonym wyłącznie do przewozu drogowego towarów o maksymalnej dopuszczalnej całkowitej masie rzeczywistej brutto nie mniejszej niż 7,5 tony;*

*b) regularny lub okazjonalny przewóz pasażerów pojazdem silnikowym kategorii M2 lub M3, których definicje zawarto w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

## **Poprawka 13**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 11 – litera a) – podpunkt (iii)**

Dyrektywa 2003/96/WE

Artykuł 14 – punkt 1 – litera e)

*Tekst proponowany przez Komisję*

e) *do dnia 31 grudnia 2020 r.* energia elektryczna dostarczana bezpośrednio na

*Poprawka*

e) energia elektryczna dostarczana bezpośrednio na statki zacumowane w

statki zacumowane w portach.

portach *morskich lub śródlądowych*.

#### *Uzasadnienie*

*Nie należy wprowadzać żadnego terminu w odniesieniu do tego zwolnienia, jeżeli celem jest znaczne ograniczenie w portach emisji CO<sub>2</sub>, siarki oraz innych emisji szkodliwych lub niebezpiecznych dla zdrowia ludzkiego. Aby propagować i upowszechniać te inicjatywy wśród władz portowych, należy zapewnić korzystniejsze warunki.*

### **Poprawka 14**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 13 – litera a) – podpunkt (-i) (nowy)**

Dyrektywa 2003/96/WE

Artykuł 15 – punkt 1 – litera e)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***-i) litera e) otrzymuje następujące brzmienie:***

***e) produktów energetycznych i energii elektrycznej wykorzystywanych do przewozu pasażerów i towarów koleją, metrem, tramwajem, trolejbusem i autobusem z napędem elektrycznym lub wykorzystującym jako materiał pędny gaz ziemny lub gaz płynny (LPG);***

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka ta ma na celu zmianę brzmienia dyrektywy 2003/96 poprzez dodanie wzmianki o autobusach elektrycznych i autobusach wykorzystujących gaz ziemny lub gaz płynny. Należy rozszerzyć możliwość wprowadzania przez państwa członkowskie zwolnień od podatku, oprócz tych dotyczących kolei, metra, tramwaju i trolejbusu, na autobusy miejskie o niskiej emisji NO<sub>x</sub> i cząstek stałych, bardzo szkodliwych dla zdrowia w środowisku miejskim.*

### **Poprawka 15**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 19**

Dyrektywa 2003/96/WE

Artykuł 27

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Wykonywanie przekazanych uprawnień***

***Przekazanie uprawnień***

***1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 ust. 5, powierza się Komisji na czas nieokreślony.***

***Komisja jest upoważniona do przyjmowania, zgodnie z art. 27a, aktów delegowanych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej.***

***2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym Radę.***

***3. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w art. 27a i 27b.***

**Poprawka 16**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 20  
Dyrektywa 2003/96/WE  
Artykuły od 27a do 27c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Odwołanie przekazanych uprawnień**

**Wykonywanie przekazanych uprawnień**

***1. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 2 ust. 5, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Radę.***

***(1) Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w niniejszym artykule.***

***2. W przypadku gdy Rada rozpoczęła wewnętrzną procedurę w celu podjęcia decyzji, czy zamierza odwołać ona przekazanie uprawnień, dokłada starań, aby poinformować Komisję w rozsądnym terminie przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując przekazane uprawnienia, które mogłyby zostać odwołane oraz ewentualne uzasadnienie tego odwołania.***

***(2) Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 27, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia ...\*.***

***3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna***

***(3) Parlament Europejski lub Rada mogą w dowolnym czasie odwołać przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 27.***

*natychmiast lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących. Jest ona publikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.*

*Decyzja o cofnięciu kończy przekazanie uprawnień, o którym mowa w tej decyzji. Staje się ona skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących.*

*(4) Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.*

*(5) Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 27 wchodzi w życie tylko pod warunkiem, że w okresie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady ani Parlament Europejski, ani Rada nie zgłoszą wobec niego sprzeciwu lub pod warunkiem, że przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłaszać sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o dwa miesiące”.*

---

*\* Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy.*

#### **Artykuł 27b**

##### **Sprzeciw wobec aktów delegowanych**

- 1. Rada może wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie [trzech] miesięcy od daty zawiadomienia.**
- 2. Jeśli przed upływem tego terminu Rada nie wyrazi sprzeciwu wobec aktu delegowanego, jest on publikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz wchodzi w życie z dniem podanym w tym akcie.**

**Akt delegowany może zostać opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i wejść w życie przed upływem tego terminu, jeżeli Rada**

*poinformowała Komisję, że nie zamierza wyrażać sprzeciwu.*

*3. Jeżeli Rada wyrazi sprzeciw wobec aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Rada podaje uzasadnienie swego sprzeciwu wobec aktu delegowanego.*

#### *Artykuł 27c*

*Informowanie Parlamentu Europejskiego*

*Komisja informuje Parlament Europejski o przyjęciu aktów delegowanych, o wszelkich sprzeciwach wobec nich oraz o odwołaniu przekazania uprawnień przez Radę.”.*

### **Poprawka 17**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 21**

Dyrektywa 2003/96/WE

Artykuł 29 – ustępy 1 i 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Co pięć lat, przy czym po raz pierwszy do końca 2015 r., Komisja przedkłada Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy oraz – w stosownym przypadku – wniosek dotyczący jej zmiany.

Sprawozdanie Komisji obejmuje między innymi zbadanie minimalnego poziomu opodatkowania związanego z emisjami CO<sub>2</sub>, **wpływ** innowacji i rozwoju technologicznego, w szczególności na efektywność energetyczną, **wykorzystanie** energii elektrycznej w transporcie, oraz **uzasadnienie** zwolnień i obniżek podatkowych, w dla **tym** paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej, ustanowionych w niniejszej dyrektywie. Komisja uwzględnia w swoim sprawozdaniu prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, rzeczywistą wartość minimalnych poziomów opodatkowania i szersze cele

*Poprawka*

Co pięć lat, przy czym po raz pierwszy do końca 2015 r., Komisja przedkłada Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy oraz – w stosownym przypadku – wniosek dotyczący jej zmiany.

Sprawozdanie Komisji obejmuje między innymi zbadanie **poziomu opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, narzuconego przez państwa członkowskie na szczeblu krajowym lub regionalnym**, minimalnego poziomu opodatkowania związanego z emisjami CO<sub>2</sub>, **wpływu** innowacji i rozwoju technologicznego, w szczególności na efektywność energetyczną, **rozdzielenie między handlowym i niehandlowym zastosowaniem oleju gazowego stosowanego jako paliwo silnikowe oraz horyzontu czasowego dotyczącego zniesienia tego rozdzielenia, wykorzystania** energii elektrycznej w



Traktatu.

transportie oraz **uzasadnienia** zwolnień i obniżek podatkowych, w **tym** dla paliwa wykorzystywanego do celów żeglugi powietrznej i morskiej, ustanowionych w niniejszej dyrektywie. **Sprawozdanie to zawiera również przegląd obowiązujących przepisów podatkowych zawartych w dwustronnych umowach dotyczących usług lotniczych.** Komisja uwzględniła w swoim sprawozdaniu prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, rzeczywistą wartość minimalnych poziomów opodatkowania i szersze cele Traktatu.

***W pierwszym sprawozdaniu przedstawiona zostanie ocena potrzeby zniesienia wyjątku określonego w art. 14 ust. 1 lit. b) i c) dotyczącego produktów energetycznych dostarczanych do użytku jako materiał pędny dla lotnictwa i jednostek pływających po wodach wspólnotowych, w razie gdyby osiągnięto porozumienie co do obowiązku podjęcia środków mających na celu ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> przez sektor lotniczy i morski w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego lub w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu.***

***W razie braku postępów na szczeblu międzynarodowym Komisja przedstawi wnioski ustawodawcze mające na celu ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> w obu sektorach, biorąc pod uwagę ryzyko ucieczki emisji i konkurencyjność sektorów.***

#### *Uzasadnienie*

*Ważne jest, by jakiejkolwiek decyzje dotyczące sektora transportu morskiego i lotniczego były podejmowane na szczeblu międzynarodowym w celu uniknięcia zakłóceń konkurencji i ryzyka ucieczki emisji. Należy jednak wywierać naciski na Komisję, by dążyła wszelkimi staraniami do osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w tej kwestii, a w razie jego braku – by przedstawiła odnośne środki ustawodawcze.*

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Dyrektywa zmieniająca Dyrektywę Rady 2003/96/WE w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej	
<b>Odsyłacze</b>	COM(2011)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS)	
<b>Komisja(e) przedmiotowo właściwa(e)</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ECON 10.5.2011	
<b>Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 10.5.2011	
<b>Sprawozdawca(y)</b> Data powołania	Brian Simpson 22.11.2011	
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	11.10.2011	21.11.2011
<b>Data przyjęcia</b>	22.11.2011	
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 31 -: 9 0: 1	
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle	
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Philip Bradbourn, Michel Dantin, Wolf Klinz, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils	