

Ireneusz Mirek*

OPODATKOWANIE PALIW I ENERGII ELEKTRYCZNEJ NA STATKACH A KWESTIA OCHRONY ŚRODOWISKA

Streszczenie. Emisje pochodzące ze statków prowadzą do zanieczyszczenia powietrza substancjami szkodliwymi. Aby ograniczyć zanieczyszczenie, podejmuje się wiele działań na gruncie prawa transportowego i prawa ochrony środowiska. W prawie podatkowym Unii Europejskiej z reguły przewiduje się jednak zwolnienia z podatku zarówno w odniesieniu do paliw żeglugowych, jak i energii elektrycznej produkowanej na pokładzie statków, co nie jest korzystne ze względów środowiskowych. Niektóre państwa członkowskie – wyjątkowo – stosują jednak obniżoną stawkę podatku akcyzowego od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach (energia elektryczna pobierana z lądu). Obniżenie stawek stwarza ekonomiczną zachętę do wykorzystania energii elektrycznej pobieranej z lądu w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w miastach portowych i polepszenia jakości powietrza z korzyścią dla zdrowia mieszkańców.

Słowa kluczowe: podatek akcyzowy, ochrona środowiska, opodatkowanie paliw, opodatkowanie energii elektrycznej

1. WPROWADZENIE

Emisje pochodzące ze statków i okrętów prowadzą do zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem siarki, tlenkami azotu, węgla i ołowiu, pyłami i cząstkami stałymi¹. Stąd też wiele regulacji prawnych dotyczących żeglugi

* Doktor nauk prawnych, Katedra Prawa Podatkowego, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego, e-mail: imirek@wpia.uni.lodz.pl

¹ D. Stankiewicz, E. Berkowska, *Rodzaje zanieczyszczeń emitowanych przez poszczególne środki transportu*, Informacja Nr 243, Kancelaria Sejmu, Biuro Studiów i Ekspertyz, Warszawa 1994, s. 1 i n.

wynika z potrzeby działań na rzecz ochrony środowiska i ograniczenia zawartości siarki i innych substancji w paliwach używanych przez statki² oraz redukcji powodowanych przez nie zanieczyszczeń. Intensywność tych działań zależy od akwenów, na których odbywa się żegluga.

2. REGULACJE Z ZAKRESU PRAWA TRANSPORTOWEGO I OCHRONY ŚRODOWISKA

W najszerszym *spectrum* w ramach działań podejmowanych przez ONZ i Międzynarodową Organizację Morską (*International Maritime Organization* – IMO) proponuje się rozwiązania o zasięgu międzynarodowym, wynikające z globalnego charakteru żeglugi morskiej. Wskutek takich działań na mocy decyzji członków IMO od 2015 r. statki pływające na obszarach kontroli emisji tlenków siarki SECA (*Sulphur Emission Control Areas*), w tym w regionie Morza Bałtyckiego, Północnego i kanału La Manche, powinny używać paliwa o zawartości siarki do 0,1%³. Działania IMO znalazły odzwierciedlenie w pracach i regulacjach Unii Europejskiej (UE), w tym w unormowaniach Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych⁴. Dyrektywa ta zezwala na stosowanie metod redukcji emisji przez statki podczas pobytu w porcie, na morzach terytorialnych, w wyłącznej strefie ekonomicznej i strefie kontroli zanieczyszczeń jako alternatywy dla stosowania paliw żeglugowych spełniających wymagania w zakresie zawartości siarki⁵. Odpowiednie regulacje zawarte są także w polskim prawodawstwie

² Chodzi przede wszystkim o tradycyjne, ropopochodne paliwa żeglugowe typu diesel czy ciężkie paliwa kotłowe, np. mazut.

³ Negocjacje dotyczące zawartości siarki w paliwach żeglugowych na obszarach SECA prowadzono na podstawie Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, przyjętej przez IMO w 1973 r. Obszar kontroli emisji tlenków siarki, obejmujący Bałtyk, Morze Północne i kanał La Manche, ustanowiono na podstawie załączników V i VI do tejże (systematycznie rozszerzanej) Konwencji; zob. Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 1973/78), sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. wraz z Protokołem z dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101).

⁴ Dz.Urz. UE L 327 z dnia 27 listopada 2012 r.

⁵ Wskutek tego statki powinny uzyskać co najmniej taką redukcję emisji dwutlenku siarki, jaką uzyskano by dzięki stosowaniu paliw żeglugowych o wymaganych parametrach zasilania.

krajowym, by wskazać choćby kolejne nowelizacje Ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw⁶ oraz Ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki⁷ wraz z odpowiednimi rozporządzeniami wykonawczymi⁸.

3. REGULACJE PODATKOWE

Zmiany w zakresie unormowań prawnych i standardów ochrony środowiska przekładają się na konieczność rozwoju odpowiednich urządzeń i instalacji okrętowych. Podejmowane są działania o charakterze technicznym bądź technologicznym – czy to w zakresie stosowania czystszych paliw (jak biodegradowalny metanol czy skroplony gaz ziemny LNG)⁹, czy to wyposażania statków w coraz bardziej wydajne zespoły napędowe i filtry. Warto jednak zadać sobie pytanie, czy do poprawy stanu środowiska na szlakach żeglownych, a zwłaszcza w portach, mogą przyczynić się także inne regulacje normatywne spoza zakresu prawa ochrony środowiska bądź prawa transportowego, w tym przede wszystkim unormowania o charakterze podatkowym.

⁶ Dz.U. z 2006 r., Nr 169, poz. 1200 ze zm., tekst jedn. z 26 lutego 2018 r. – Dz.U. z 2018 r., poz. 427.

⁷ Dz.U. z 1995 r., Nr 47, poz. 243 ze zm., tekst jedn. z 28 września 2017 r. – Dz.U. z 2017 r., poz. 2000.

⁸ Zob. m.in. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 lutego 2007 r. w sprawie metod badania jakości lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. z 2007 r., Nr 41, poz. 262 ze zm.); Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 4 stycznia 2007 r. w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki dla olejów oraz rodzajów instalacji i warunków, w których będą stosowane ciężkie oleje opałowe (Dz.U. z 2007 r., Nr 4, poz. 30 ze zm.); Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz.U. z 2009 r., Nr 58, poz. 477); Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz.U. z 2011 r., Nr 9, poz. 43); Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 6 listopada 2014 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz.U. z 2014 r., poz. 1536); Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania (Dz.U. z 2015 r., poz. 1665).

⁹ Przykładowo, duży prom pasażersko-samochodowy po przebudowie na LNG emituje rocznie o ponad 12 tys. ton gazów cieplarnianych mniej. To tak, jakby usunąć z dróg 2,5 tys. samochodów.

4. ZASADY OPODATKOWANIA PALIW W ŻEGLUDZE

Kwestie specyficznego opodatkowania paliw i energii elektrycznej regulowane są w UE dyrektywą Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej¹⁰ (dalej: dyrektywa 2003/96). W dyrektywie tej wyznaczone są m.in. minimalne poziomy opodatkowania prądu i poszczególnych rodzajów paliw. W licznych przepisach dyrektywy przewiduje się jednak odstępstwa od tychże minimów – czy to w postaci zwolnień o charakterze obowiązkowym (art. 14 dyrektywy 2003/96) czy fakultatywnym (art. 15–18 dyrektywy 2003/96), czy też możliwości różnicowania przez państwa członkowskie obciążeń podatkowych (obniżek stawek) wobec niektórych zastosowań wyrobów energetycznych i energii elektrycznej (art. 5–10 dyrektywy 2003/96).

Jeśli chodzi o regulacje dotyczące bezpośrednio i wyłącznie paliw żeglugowych, to wskazać należy zwolnienia z akcyzy dotyczące paliw wykorzystywanych:

- w żegludze na morskich wodach Unii (art. 14 ust. 1 lit. c dyrektywy 2003/96);
- w żegludze na wodnych drogach śródlądowych (art. 15 ust. 1 lit. f dyrektywy 2003/96);
- przy wytwarzaniu, rozwoju, badaniach i konserwacji statków (art. 15 ust. 1 lit. j dyrektywy 2003/96);
- przy operacjach pogłębiania dróg żeglownych i portów (art. 15 ust. 1 lit. k dyrektywy 2003/96)¹¹.

Oprócz tych zwolnień występują także unormowania o charakterze bardziej ogólnym i powszechnym, które – obok innych wyrobów energetycznych – obejmują też po części paliwa żeglugowe. Chodzi tu o paliwa znajdujące się w zbiornikach statku, które nie są wykorzystywane do napędzania silników jednostki, ale służą do produkcji energii elektrycznej na statku.

Taką regulację ogólną zawiera przepis art. 14 ust. 1 lit. a dyrektywy 2003/96, zgodnie z którym państwa członkowskie mają obowiązek zwolnić

¹⁰ Dz.Urz. UE L 283 z dnia 31 października 2003 r. ze zm., s. 51.

¹¹ Szerzej na temat tychże zwolnień z uwzględnieniem orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej zob. I. Mirek, *Navigare necesse est. O pojęciu żeglugi we wspólnotowym prawie akcyzowym*, [w:] *Prawo finansowe po transformacji ustrojowej. Międzynarodowe i europejskie prawo podatkowe*, red. I. Mirek, T. Nowak, Łódź 2013, s. 331–340.

z akcyzy produkty energetyczne (zatem również paliwa, w tym żeglugowe) wykorzystywane do produkcji energii elektrycznej. Regulacja ta odnosi się nie tylko do wytwarzania energii elektrycznej na statkach, ale stanowi powszechną regułę zwolnienia z akcyzy wszelkich produktów energetycznych służących do produkcji energii elektrycznej¹².

Tak szeroki i różnorodny zakres zwolnień paliw żeglugowych z podatku akcyzowego nie stwarza bynajmniej zachęty dla armatorów do podejmowania działań zmierzających do ochrony środowiska i redukcji zużycia paliw żeglugowych, skoro i tak paliwa te są zwolnione z akcyzy. Stanowi to pewien dysonans zarówno w odniesieniu do ogólnych celów i zasad działania UE, wskazanych choćby w art. 11 TFUE¹³ (wcześniej art. 6 TWE¹⁴) (zasada integracji)¹⁵

¹² Na marginesie można dodać, że na tej samej podstawie prawnej zwolnieniu podlega także sama energia elektryczna wykorzystywana do produkcji lub utrzymania zdolności do produkcji energii elektrycznej.

¹³ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana Dz.Urz. UE C 326 z dnia 26 października 2012 r., s. 47).

¹⁴ Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską (wersja skonsolidowana Dz.Urz. UE C 321E z dnia 29 grudnia 2006 r., s. 37).

¹⁵ Zgodnie z art. 11 TFUE przy ustalaniu i realizacji polityk i działań Unii, w szczególności w celu wspierania zrównoważonego rozwoju, muszą być brane pod uwagę wymogi ochrony środowiska. Regulacja ta w unijnym porządku prawnym stanowi podstawę dla zasady integracji wymogów ochrony środowiska z innymi politykami i działaniami UE. Jest to najważniejsza spośród zasad ogólnych prawa ochrony środowiska UE. Zakłada ona nakaz kompleksowej, wielopłaszczyznowej ochrony środowiska także poprzez wykorzystanie w tym celu elementów innych polityk sektorowych. Ochrona kompleksowa polega na tym, że założenia i realizacja wszelkich działań UE winny brać pod uwagę wymogi ochrony środowiska, które z kolei należy każdorazowo włączać w proces określania i realizacji poszczególnych polityk i działań UE; zob. szerzej T. Schumacher, *The environmental integration clause in Article 6 of the EU Treaty: Prioritising environmental protection*, „Environmental Law Review (ELR)” 2001, nr 1, s. 29 i n.; M. Kenig-Witkowska, *Prawo środowiska Unii Europejskiej. Zagadnienia systemowe*, Warszawa 2005, s. 85; K. Popik-Choraży, *Art. 6 TWE*, [w:] *Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską. Komentarz*, t. 1, red. A. Wróbel, D. Miąsik, N. Półtorak, Warszawa 2008, s. 222 i n.; M. Górski, M. Michalak, *Komentarz do art. 11 TFUE*, [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz*, t. 1 (art. 1–89 TFUE), red. A. Wróbel, D. Miąsik, N. Półtorak, Warszawa 2012, s. 242–251; Ch. Calliess, *Die neue Querschnittsklausel des Art. 6 (ex 3c) EGV als Instrument zur Umsetzung des Grundsatzes der nachhaltigen Entwicklung*, „Deutsches Verwaltungsblatt (DVBl.)” 1998, s. 559 i n.; idem, *EG-Umweltrecht*, [w:] *Grundzüge des Umweltrechts*, red. K. Hansmann, D. Sellner, Berlin 2007, s. 51 i n.; A. Epiney, *Umweltrechtliche Querschnittsklausel und freier Warenverkehr*, „Natur und Recht (NuR)” 1995, nr 10–11, s. 498 i n.; A. Epiney, *Umweltrecht in der Europäischen Union*, Baden-Baden 2005, s. 108 i n.; W. Kahl, *Umweltprinzip und Gemeinschaftsrecht*, Heidelberg 1993, s. 27 i n.; J. Jans, A.K. von der Heide, *Europäisches Umweltrecht*,

czy art. 191–193 TFUE (Część 3 Tytuł XX Środowisko)¹⁶, jak i – co nawet bardziej zaskakujące – w stosunku do celów samej dyrektywy 2003/96, wyrażonych w jej preambule. Chodzi w szczególności o motyw 6 preambuły, według którego „wymogi ochrony środowiska muszą być włączone do określania i wykonywania innych polityk Wspólnoty zgodnie z postanowieniami art. 6 TWE [obecnie art. 11 TFUE]”, oraz motyw 7 preambuły, stanowiący, że „jako strona Konwencji Ramowej Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu¹⁷, Wspólnota ratyfikowała Protokół z Kioto¹⁸ [a] opodatkowanie produktów energetycznych i – w odpowiednim przypadku – energii elektrycznej jest jednym z instrumentów dostępnych w celu osiągnięcia celów Protokołu z Kioto¹⁹”.

Groningen 2003, s. 18 i n.; A. Comolet, A. Deconinck, *Le principe d'intégration. Historique et interprétation*, „Revue Européenne de droit de l'environnement” 2001, nr 2, s. 152 i n.; K. Popik-Chorąży, *Le principe d'intégration du droit de la protection de l'environnement naturel*, „Studia Iuridica Lublinensia” 2009, nr 12, s. 121–128; N. Dhondt, *Integration of environmental protection into other EC policies: Legal theory and practice*, Groningen 2003, s. 38; J. Jans, *Stop the Integration Principle?*, „Fordham International Law Journal” 2011, nr 5, s. 1533 i n.; A. Nollkaemper, *Three Conceptions of the Integration Principle in International Environmental Law*, [w:] *Environmental Policy Integration: Greening Sectoral Policies in Europe*, red. A. Lenschow, London 2002, s. 22–32; D. Grimeaud, *The integration of environmental concerns into EC policies: A genuine policy development?*, „European Energy and Environmental Law Review (EELR)” 2000, nr 7, s. 207 i n., 215 i n.; R. Wurzel, *The EU Presidency and the integration principle: An Anglo-German comparison*, „European Energy and Environmental Law Review (EELR)” 2001, nr 1, s. 7 i n.; M. Wasmeier, *The integration of environmental protection as a general rule for interpreting Community law*, „Common Market Law Review (CMLR)” 2001, nr 1, s. 159 i n.

¹⁶ Zob. szerzej M. Nowacki, A. Przyborowska-Klimczak, *Komentarz do art. 191–193 TFUE*, [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz*, t. 2 (art. 90–222), red. A. Wróbel, K. Kowalik-Bańczyk, M. Szwarc-Kuczer, Warszawa 2012, s. 1259–1336.

¹⁷ Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (*United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC*) została sporządzona w dniu 9 maja 1992 r. w Nowym Jorku (Dz.Urz. WE L 33 z dnia 7 lutego 1994 r., s. 13; Dz.Urz. UE, Polskie wydanie specjalne, rozdz. 11, t. 19, s. 169). Konwencja UNFCCC została ratyfikowana przez Wspólnotę Europejską w dniu 21 grudnia 1993 r., a przez Polskę w dniu 28 lipca 1994 r. Konwencja ta, wraz z protokołem z Kioto, określa międzynarodowe ramy przedsięwzięć ograniczających skalę zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza.

¹⁸ Protokół z Kioto do Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu został sporządzony w dniu 11 grudnia 1997 r. w Kioto (Dz.Urz. WE L 130 z dnia 15 maja 2002 r., s. 1; Dz.Urz. UE, Polskie wydanie specjalne, rozdz. 11, t. 42, s. 24). Protokół z Kioto został ratyfikowany przez Wspólnotę Europejską w dniu 21 maja 2002 r., a przez Polskę w dniu 13 grudnia 2002 r. Protokół z Kioto wszedł w życie w dniu 16 lutego 2005 r.

¹⁹ Szerzej na temat Konwencji Ramowej Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) oraz Protokołu z Kioto zob. J. Głuchowski, *Podatki ekologiczne*,

5. ZASADY OPODATKOWANIA ENERGII ELEKTRYCZNEJ NA STATKACH

Co więcej, zgodnie z brzmieniem art. 14 ust. 1 lit. c dyrektywy 2003/96 *in fine* oprócz paliwa używanego do żeglugi na morskich wodach UE państwa członkowskie muszą zwolnić z akcyzy również energię elektryczną produkowaną na statkach przebywających na tych wodach (zwolnienie obligatoryjne), co – jak się wydaje – także trudno pogodzić zarówno z ogólnymi kierunkami działań Unii w zakresie ochrony środowiska, jak i celami samej dyrektywy 2003/96, wyrażonymi w motywach 6 i 7 preambuły. W uzasadnieniu można jedynie nadmienić, że zwolnienie to w pewnym zakresie wynika ze względów praktycznych. Opodatkowanie energii elektrycznej produkowanej na statku wymagałoby bowiem deklarowania przez armatora – mającego często siedzibę poza jurysdykcją UE – ilości zużytej energii elektrycznej. Co więcej, w deklaracji należałoby wskazać, jaką część energii elektrycznej zużyto na wodach terytorialnych państwa członkowskiego, w którym należny byłby podatek. Sporządzanie i przedkładanie takich deklaracji podczas rejsu wiodącego przez wody wielu państw członkowskich wiązałoby się ze znacznym obciążeniem administracyjnym dla armatorów statków.

Dodatkowo, według art. 15 ust. 1 lit. f dyrektywy 2003/96 *in fine*, państwa członkowskie mogą przyznać zwolnienie fakultatywne bądź zastosować obniżenie poziomu opodatkowania również wobec energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie statków znajdujących się na wodach śródlądowych. Trzeba jednak podkreślić, że w przypadku statków zacumowanych w portach śródlądowych – w przeciwieństwie do sytuacji w portach morskich – zwolnienie energii elektrycznej wytwarzanej na statku ma charakter jedynie fakultatywny²⁰. Także i tu wszakże możliwość zwolnienia z podatku energii wytwarzanej na statku, którą oferuje art. 15 ust. 1 lit. f dyrektywy 2003/96 *in fine*, można wyjaśnić względami praktycznymi. Sa one ściśle związane z możliwością zwolnienia z podatku paliw

Warszawa 2002, s. 93 i n.; M. Nowacki, *Prawne aspekty bezpieczeństwa energetycznego w UE*, Warszawa 2010, s. 48 i n., 51 i n.; J. Baran, A. Janik, A. Ryszko, *Handel emisjami w teorii i praktyce*, Warszawa 2011, s. 44 i n., 52 i n.; I. Mirek, *Komentarz do art. 17 dyrektywy Rady 2003/96/WE, [w:] Akcyza w prawie Unii Europejskiej. Komentarz*, red. K. Lasiński-Sulecki i in., Warszawa 2014, s. 699 i n.; *Opodatkowanie podatkiem akcyzowym wyrobów węglowych. Komentarz*, red. W. Krok i in., Warszawa 2012, s. 291 i n.

²⁰ Formalnie nie ma zatem przeszkód, aby państwa członkowskie obłożyły równym podatkiem zarówno energię elektryczną pobieraną z łądu, jak i wytwarzaną na pokładzie statku w porcie na śródlądowych drogach wodnych.

wykorzystywanych do celów żeglugi na śródlądowych drogach wodnych. W praktyce bowiem większość krajów UE tradycyjnie zwalnia z podatku paliwa wykorzystywane w żegludze śródlądowej²¹. Z kolei oddzielenie kwestii opodatkowania paliwa wykorzystywanego do produkcji energii elektrycznej na pokładzie statku od opodatkowania paliwa służącego do napędu statku jest wysoce niepraktyczne, jako że wymagałoby odmiennego traktowania paliw wykorzystywanych wprawdzie na różne cele, ale fizycznie znajdujących się w jednym i tym samym zbiorniku statku. Co więcej, decydując o poszerzeniu zakresu zwolnienia przypisanego do żeglugi morskiej na paliwa wykorzystywane do celów żeglugi śródlądowej, państwa członkowskie z reguły uwzględniają wiele różnych czynników, w tym nie tylko krajowe cele polityki transportowej, ale poniekąd także względy ochrony środowiska, jako że transport wodny i tak powszechnie uznaje się za bardziej ekologiczny niż transport samochodowy, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę kwestie tzw. ładunków masowych.

W każdym jednak razie trzeba zwrócić uwagę, że energia elektryczna podlegająca zwolnieniu na podstawie obu przywołanych przepisów, tj. art. 14 ust. 1 lit. c dyrektywy 2003/96 oraz art. 15 ust. 1 lit. f dyrektywy 2003/96, wytwarzana jest najczęściej przez zainstalowane na statku generatory prądowców, napędzane poprzez spalanie paliwa żeglugowego, bunkrowanego do zbiorników statku.

Określenie „energia elektryczna produkowana na pokładzie statku” ma w tym kontekście istotne znaczenie z tego względu, że elektryczność konieczna do funkcjonowania statku może być również dostarczana z lądu na pokład jednostek stojących w portach²². Tego rodzaju energia elektryczna pochodząca z sieci lądowej nie podlega jednak zwolnieniom przewidzianym w art. 14 ust. 1 lit. c dyrektywy 2003/96 ani w art. 15 ust. 1 lit. f dyrektywy 2003/96, a zatem jako obciążona akcyzą jest w oczywisty sposób droższa i mniej konkurencyjna w stosunku do (zwolnionej z akcyzy) energii wytwarzanej na statkach (ze szkodą dla środowiska). Trzeba przy tym zaznaczyć, że w niektórych portach zanieczyszczenia powietrza generowane przez statki

²¹ W niektórych przypadkach zwolnienie to ma nawet wcześniejszą tradycję prawną, zakotwiczoną w prawie międzynarodowym; zob. Umowa 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, cz. II, s. 531).

²² Zob. także I. Mirek, *Komentarz do art. 15 dyrektywy 2006/96*, [w:] *Akcyza w prawie Unii Europejskiej...*, s. 659.

sięgają nawet 80–90% całości zanieczyszczeń. Skalę tego problemu obrazuje przykład niemieckiego portu Lubeka-Travemünde, gdzie statki są źródłem 90% zanieczyszczeń dwutlenkiem siarki SO_2 i ok. 80% zanieczyszczeń tlenkami azotu NO_x .

6. ODSTĘPSTWA OD ZASAD OPODATKOWANIA

W tym stanie rzeczy nie może dziwić, że niektóre z państw członkowskich podjęły próby obniżenia stawek podatku akcyzowego w stosunku do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach. Próby te zakończyły się powodzeniem, aczkolwiek wymagało to wydania przez Radę odpowiednich decyzji aprobujących. Taki akceptujący charakter mają:

– decyzja wykonawcza Rady 2011/384/UE z dnia 20 czerwca 2011 r. upoważniająca Szwecję do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie („energia elektryczna pobierana z lądu”) zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE²³ (wydana na okres 3 lat);

– decyzja wykonawcza Rady 2011/445/UE z dnia 12 lipca 2011 r. upoważniająca Niemcy do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie („energia elektryczna pobierana z lądu”) zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE²⁴ (wydana na okres 3 lat);

– decyzja wykonawcza Rady 2014/725/UE z dnia 14 października 2014 r. upoważniająca Szwecję do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE²⁵ (wydana na okres 6 lat)²⁶;

– decyzja wykonawcza Rady 2014/722/UE z dnia 14 października 2014 r. upoważniająca Niemcy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania

²³ Dz.Urz. UE L 170 z dnia 30 czerwca 2011 r., s. 36.

²⁴ Dz.Urz. UE L 191 z dnia 22 lipca 2011 r., s. 22.

²⁵ Dz.Urz. UE L 301 z dnia 21 października 2014 r., s. 27.

²⁶ Sześć lat to maksymalny okres, na jaki można wydać decyzję tego rodzaju zgodnie z art. 19 ust. 2 dyrektywy 2003/96. Odnowienie upoważnienia na kolejny okres nie następuje automatycznie, ale wymaga ponownego przeprowadzenia postępowania i wydania nowej decyzji przez Radę; zob. szerzej I. Mirek, *Komentarz do art. 19 dyrektywy 2006/96*, [w:] *Akcyza w prawie Unii Europejskiej...*, s. 788–789.

energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE²⁷ (wydana na okres 6 lat);

– decyzja wykonawcza Rady 2015/993/UE z dnia 19 czerwca 2015 r. upoważniająca Danię do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE²⁸ (wydana na okres 6 lat);

– decyzja wykonawcza Rady 2018/1491/UE z dnia 2 października 2018 r. upoważniająca Hiszpanię do stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE²⁹ (wydana na okres 6 lat).

Wspólną cechą tych decyzji jest oparcie ich na tej samej podstawie prawnej w postaci przepisów art. 19 dyrektywy 2003/96. Zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy 2003/96 Rada (w uzupełnieniu innych przepisów przewidujących zwolnienia i ulgi podatkowe³⁰) – stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji – może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżenia poziomu opodatkowania na podstawie szczególnych względów politycznych³¹.

Mówiąc o „szczególnych względach politycznych” w aspekcie przywoływanych decyzji Rady, trzeba brać pod uwagę przede wszystkim szczególne cele ekologiczne, do których realizacji zmierzają rozwiązania przyjęte przez poszczególne państwa członkowskie. Poprzez obniżkę wysokości podatku władze Szwecji, Niemiec, Danii i Hiszpanii (za zgodą Rady) wspierają bowiem mniej szkodliwą dla środowiska metodę zaopatrzenia statków w elektryczność, dążąc w ten sposób do polepszenia jakości powietrza w miastach portowych i ich okolicach. Obniżka podatku stanowi ekonomiczną zachętę do korzystania z energii pobieranej z lądu, a tym samym przyczynia się do ograniczenia ilości zanieczyszczeń z korzyścią dla zdrowia mieszkańców³².

²⁷ Dz.Urz. UE L 300 z dnia 18 października 2014 r., s. 55.

²⁸ Dz.Urz. UE L 159 z dnia 25 czerwca 2015 r., s. 68.

²⁹ Dz.Urz. UE L 252 z dnia 8 października 2018 r., s. 40.

³⁰ Chodzi w szczególności o przepisy art. 5, 15 i 17 dyrektywy 2003/96.

³¹ Szerzej na temat pojęcia „szczególne względy polityczne” zob. I. Mirek, *Komentarz do art. 19 dyrektywy 2006/96*, s. 779–781.

³² Według władz szwedzkich przy założeniu, że 20% paliwa przeznaczanego na statki zastąpi się energią elektryczną pobieraną z lądu, roczna emisja dwutlenku siarki SO₂ zmniejszy się o 76 t, tlenków azotu NO_x o 830 t, pyłów o 8,4 t, a dwutlenku węgla CO₂ aż o 42 tys. t; zob. Komisja Europejska, *Wniosek – Decyzja wykonawcza Rady upoważniająca*

W szerszej perspektywie stosowanie obniżonej stawki podatku sprzyja także upowszechnianiu technologii pobierania energii z ładu jako mniej inwazyjnej niż wytwarzanie prądu na statku. W tym ostatnim przypadku ma bowiem miejsce uciążliwe dla środowiska spalanie paliw na statkach na potrzeby napędzania generatorów prądotwórczych. Tymczasem korzystanie z energii przekazywanej z ładu zapobiega emisji substancji szkodliwych wydzielanych podczas spalania paliw. Pośrednim skutkiem tego środka jest zatem zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu wodnego na środowisko, redukcja hałasu oraz emisji gazów i pyłów pochodzących ze statków zacumowanych w portach czy kotwiczących na redach.

Wskutek wejścia w życie przywołanej decyzji Rady w Szwecji przyjęto stawkę obniżoną dla energii elektrycznej pobieranej z ładu w wysokości 50 SEK/MWh (5,79 euro/MWh), w Niemczech 0,5 euro/MWh, w Danii 4 DKK/MWh (0,54 euro/MWh) i w Hiszpanii 0,5 euro/MWh. Stawki te nie są niższe od wymaganej minimalnej stawki opodatkowania energii elektrycznej określonej w art. 10 dyrektywy 2003/96, a tym samym są w pełni zgodne z założeniami tej dyrektywy.

Zastosowanie obniżonej stawki podatku zwiększa również konkurencyjność (opodatkowanej) energii elektrycznej pobieranej z ładu w stosunku do (zwolnionej z podatku) energii uzyskiwanej w wyniku spalania paliw na statku. Ten ostatni rodzaj energii jest bowiem – jak wskazano – zwolniony z akcyzy w UE:

– obligatoryjnie w całości w przypadku statków znajdujących się na morskich wodach Unii na mocy art. 14 ust. 1 lit. c dyrektywy 2003/96 *in fine* oraz

– fakultatywnie, według woli państwa członkowskiego, w odniesieniu do statków znajdujących się na wodach śródlądowych zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f dyrektywy 2003/96 *in fine*.

Co istotne, Komisja Europejska wprost zaleca korzystanie z energii elektrycznej dostarczanej z ładu jako alternatywę dla wytwarzania energii na statkach, uznając w ten sposób środowiskowe zalety takiego rozwiązania. Instrument podatkowy wprowadzony przez Szwecję, Niemcy, Danię i Hiszpanię jest przy tym wyraźnie zgodny z Zaleceniem Komisji 2006/339/WE z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania

Szwecję do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie („energia elektryczna pobierana z ładu”) zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE, Bruksela, 8 kwietnia 2011 r., COM(2011) 158 wersja ostateczna, 2011/0067 (NLE), s. 2.

energii elektrycznej z ładu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty³³ oraz z Komunikatem Komisji z dnia 21 stycznia 2009 r. „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.”³⁴. Przyjęte regulacje odpowiadają także Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych³⁵, która reguluje kwestie instalowania urządzeń do zasilania energią elektryczną z ładu w portach.

Warto ponadto podkreślić, że od czerwca 2011 r. państwa członkowskie są zobowiązane do przestrzegania norm jakości powietrza w zakresie istotnych substancji zanieczyszczających na mocy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy³⁶. Na tej podstawie państwa członkowskie są też zobligowane do rozwiązywania takich problemów jak emisje ze statków zacumowanych w portach, a jednym z możliwych sposobów jest zachęcanie (różnymi metodami) do korzystania z energii elektrycznej dostarczanej z ładu.

Co ważne, środek podatkowy przyjęty przez Szwecję, Niemcy, Danię i Hiszpanię nie ma istotnego wpływu na funkcjonowanie rynku wewnętrznego i nie powoduje zakłóceń konkurencji³⁷ (choćby w relacjach między armatorami), jako że mogą z niego korzystać wszystkie statki zacumowane w portach niezależnie od bandery, z wyjątkiem jednostek służących do prywatnych celów niehandlowych. Jeśli chodzi o wpływ na handel między państwami członkowskimi, to również jest on znikomy, ponieważ wybór konkretnego portu przez statek zależy od miejsca przeznaczenia ładunku, a nie od ewentualnie niższych kosztów cumowania wynikających z obniżki akcyzy na energię elektryczną pobieraną z ładu³⁸.

³³ Dz.Urz. UE L 125 z dnia 12 maja 2006 r.

³⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, COM(2009) 8 wersja ostateczna z dnia 21 stycznia 2009 r.

³⁵ Dz.Urz. UE L 307 z dnia 28 października 2014 r., s. 1–20; zob. także wniosek Komisji dotyczący dyrektywy w sprawie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych, COM(2013) 18 final z dnia 24 stycznia 2013 r.

³⁶ Dz.Urz. UE L 152 z dnia 11 czerwca 2008 r., s. 1–44.

³⁷ Zob. Komisja Europejska, *Wniosek – Decyzja wykonawcza Rady upoważniająca Niemcy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE*, Bruksela, 28 sierpnia 2014 r., COM(2014) 538 final, 2014/0247 (NLE), s. 4.

³⁸ Komisja Europejska, *Wniosek – Decyzja wykonawcza Rady upoważniająca Szwecję do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio*

Wspieranie i promowanie korzystania z energii elektrycznej przekazywanej z lądu jest zresztą w istocie wspólnym celem polityki UE, który powinien być realizowany przez wszystkie kraje członkowskie. W sposób wyraźny potwierdzono to w komunikacie Komisji z dnia 10 października 2007 r. dotyczącym zintegrowanej polityki morskiej³⁹ oraz w uzupełniającym go dokumencie roboczym służb Komisji⁴⁰, w których zapowiadano, że cel ten zostanie uwzględniony także w ramach przeglądu (i ewentualnej nowelizacji) dyrektywy 2003/96.

W tym ostatnim kontekście Komisja zaproponowała zmianę dyrektywy 2003/96 wnioskiem nowelizacyjnym z dnia 13 kwietnia 2011 r.⁴¹, dążąc do lepszego dostosowania dyrektywy do celów polityki energetycznej i ochrony środowiska, zwłaszcza w aspekcie prognozowanych zmian klimatycznych. Wniosek ten zawierał przepis nakładający na państwa członkowskie wymóg zwolnienia z opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu od 31 grudnia 2020 r. (proponowany w nowym art. 14 ust. 1 lit. e projektu)⁴². Wniosek nie został jednak zaaprobowany przez Radę i Komisja wycofała go ostatecznie w całości w 2015 r.⁴³

na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE, Bruksela, 30 lipca 2014 r., COM(2014) 497 final, 2014/0230 (NLE), s. 3.

³⁹ 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 października 2007 r.

⁴⁰ Dokument roboczy służb Komisji (SEC(2007) 1278).

⁴¹ 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 wersja ostateczna, 2011/0092 (CNS).

⁴² Komisja Europejska, *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, Bruksela, 27 maja 2011 r., COM(2011) 302 wersja ostateczna, 2011/0133 (NLE), s. 7.*

⁴³ Dz.Urz. C 80 z dnia 7 marca 2015 r., s. 17–23; zob. także Komisja Europejska, *Wniosek – Decyzja wykonawcza Rady upoważniająca Danię do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE, Bruksela, 13 maja 2015 r., COM(2015) 203 final, 2015/0106 (NLE), s. 5.*

Obecnie zatem jedyna możliwość wprowadzenia korzystnego opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z łądu – bez zmiany stanu prawa unijnego – przewidziana jest w art. 19 dyrektywy 2003/96. Celem tego przepisu jest umożliwienie reagowania na „szczególne okoliczności” występujące w państwach członkowskich, które nie znalazły odzwierciedlenia w samej dyrektywie. Odstępstwo na podstawie art. 19 dyrektywy 2003/96, służąc politycznemu celowi propagowania energii elektrycznej pobieranej z łądu, może być przyznane tylko jako środek tymczasowy – do chwili ewentualnego uwzględnienia tego celu przez Radę w ramach przeglądu (i nowelizacji) dyrektywy 2003/96.

W tych okolicznościach – *de lege ferenda* – należy więc zaproponować polskim władzom, aby podążyły drogą wyznaczoną przez Szwecję, Danię, Niemcy i Hiszpanię i złożyły do Komisji Europejskiej odpowiedni wniosek o upoważnienie do stosowania obniżonej stawki akcyzy od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach. W praktyce chodziłoby o obniżenie stawki (z dotychczasowego poziomu 20 zł/MWh, a od 2019 r. – 5 zł/MWh) do wysokości ok. 2,5 zł/MWh, tj. do minimalnego, dopuszczalnego na gruncie dyrektywy 2003/96, poziomu 0,5 euro/MWh. Skutki budżetowe takiej obniżki – ze względu na jej wąski zakres podmiotowy – byłyby niewielkie, natomiast potencjalne korzyści środowiskowe – znaczące.

Co do samego wniosku, przy jego sporządzaniu należy skorzystać ze sprawdzonych już argumentów poprzedników, które spotkały się z aprobatą zarówno Komisji Europejskiej, jak i Rady. Bezwzględnie warto przy tym wystąpić o to, aby środek podatkowy w postaci obniżki stawki mógł mieć zastosowanie przez maksymalny okres dopuszczalny na gruncie art. 19 ust. 2 dyrektywy 2003/96, a więc przez 6 lat. Trzeba bowiem podkreślić, że okres stosowania odstępstwa od dyrektywy powinien być na tyle długi, aby nie zniechęcać dostawców energii i portów do dokonywania koniecznych inwestycji w instalacje do zasilania statków w energię elektryczną pobieraną z łądu. Z drugiej strony okres 6 lat zapewnia maksymalną pewność prawa również dla armatorów statków, którzy też muszą zaplanować zakup i instalację pokładowych urządzeń odbiorczych. Polska jest przy tym w o tyle dobrej sytuacji, że część armatorów operujących na Bałtyku wyposażyła już swoje jednostki w odpowiednie urządzenia, aby móc korzystać z relatywnie tańszej energii elektrycznej pobieranej z łądu w portach

Szwecji, Danii i Niemiec. Armatorzy ci z pewnością skorzystają także z takich możliwości oferowanych w portach polskich. W takim przypadku korzyści dla środowiska są ewidentne.

BIBLIOGRAFIA

- Baran J., Janik A., Ryszko A., *Handel emisjami w teorii i praktyce*, Warszawa 2011.
- Calliess Ch., *Die neue Querschnittsklausel des Art. 6 (ex 3c) EGV als Instrument zur Umsetzung des Grundsatzes der nachhaltigen Entwicklung*, „Deutsches Verwaltungsblatt (DVBl.)” 1998.
- Calliess Ch., *EG-Umweltrecht*, [w:] *Grundzüge des Umweltrechts*, red. K. Hansmann, D. Sellner, Berlin 2007.
- Comolet A., Deconinck A., *Le principe d'intégration. Historique et interprétation*, „Revue Européenne de droit de l'environnement” 2001, nr 2.
- Dhondt N., *Integration of environmental protection into other EC policies: Legal theory and practice*, Groningen 2003.
- Epiney A., *Umweltrecht in der Europäischen Union*, Nomos-Verlag, Baden-Baden 2005.
- Epiney A., *Umweltrechtliche Querschnittsklausel und freier Warenverkehr*, „Natur und Recht (NuR)” 1995, nr 10–11.
- Gluchowski J., *Podatki ekologiczne*, Warszawa 2002.
- Górski M., Michalak M., *Komentarz do art. 11 TFUE*, [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz*, t. 1 (art. 1–89 TFUE), red. A. Wróbel, D. Miąsik, N. Półtorak, Warszawa 2012.
- Grimeaud D., *The integration of environmental concerns into EC policies: A genuine policy development?*, „European Energy and Environmental Law Review (EELR)” 2000, nr 7.
- Jans J., *Stop the Integration Principle?*, „Fordham International Law Journal” 2011, nr 5.
- Jans J., Heide von der A.K., *Europäisches Umweltrecht*, Europa Law Publishing, Groningen 2003.
- Kahl W., *Umweltprinzip und Gemeinschaftsrecht*, Heidelberg 1993.
- Kenig-Witkowska M., *Prawo środowiska Unii Europejskiej. Zagadnienia systemowe*, Warszawa 2005.
- Mirek I., *Komentarz do art. 15–19 dyrektywy Rady 2003/96/WE*, [w:] *Akcyza w prawie Unii Europejskiej. Komentarz*, red. K. Lasiński-Sulecki, Z. Liptak, I. Mirek, W. Morawski, G. Musolf, T. Oczkowski, A. Orłowska, P. Pietrasz, W. Pławiak, P. Stanisławiszyn, Warszawa 2014.
- Mirek I., *Navigare necesse est. O pojęciu żeglugi we wspólnotowym prawie akcyzowym*, [w:] *Prawo finansowe po transformacji ustrojowej. Międzynarodowe i europejskie prawo podatkowe*, red. I. Mirek, T. Nowak, Łódź 2013.
- Nollkaemper A., *Three Conceptions of the Integration Principle in International Environmental Law*, [w:] *Environmental Policy Integration: Greening Sectoral Policies in Europe*, red. A. Lenschow, London 2002.
- Nowacki M., *Prawne aspekty bezpieczeństwa energetycznego w UE*, Warszawa 2010.

- Nowacki M., Przyborowska-Klimczak A., *Komentarz do art. 191–193 TFUE*, [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz*, t. 2 (art. 90–222), red. A. Wróbel, K. Kowalik-Bańczyk, M. Szwarc-Kuczer, Warszawa 2012.
- Opodatkowanie podatkiem akcyzowym wyrobów węglowych. Komentarz*, red. W. Krok, P. Karczewski, R. Kowalik, S. Parulski, K. Staniec, Warszawa 2012.
- Popik-Choraży K., *Art. 6 TWE*, [w:] *Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską. Komentarz*, t. 1, red. A. Wróbel, D. Miąsik, N. Półtorak, Warszawa 2008.
- Popik-Choraży K., *Le principe d'integration du droit de la protection de l'environnement naturel*, „*Studia Iuridica Lublinensia*” 2009, nr 12.
- Schumacher T., *The environmental integration clause in Article 6 of the EU Treaty: Prioritising environmental protection*, „*Environmental Law Review (ELR)*” 2001, nr 1.
- Stankiewicz D., Berkowska E., *Rodzaje zanieczyszczeń emitowanych przez poszczególne środki transportu*, Informacja Nr 243, Kancelaria Sejmu Biuro Studiów i Ekspertyz, Warszawa 1994.
- Wasmeier M., *The integration of environmental protection as a general rule for interpreting Community law*, „*Common Market Law Review (CMLR)*” 2001, nr 1.
- Wurzel R., *The EU Presidency and the integration principle: An Anglo-German comparison*, „*European Energy and Environmental Law Review (EELR)*” 2001, nr 1.

TAXATION OF FUELS AND ELECTRICITY ON SHIPS VERSUS ENVIRONMENTAL PROTECTION

Summary. Emissions from ships lead to air pollution by harmful substances. To reduce the pollution, a number of actions is taken within the regulations of the transport law and the environmental law. However, in the tax law of the European Union, tax exemptions are usually provided for both marine fuels and electricity produced on board ships, which is not beneficial from the environmental point of view. Some Member States exceptionally, however, apply a reduced rate of the excise duty on electricity supplied directly to vessels at berth in ports (electricity taken from land). Lowering the tax rates creates an economic incentive to use shore-side electricity in order to reduce air pollution in port cities and improve the quality of local air for the health benefit of residents.

Keywords: excise duty, environmental protection, taxation of fuels, taxation of electricity