



2021/0213(CNS)

17.5.2022

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Gospodarczej i Monetarnej

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie restrukturyzacji unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona)
(COM(2021)0563 – C9-0362/2021 – 2021/0213(CNS))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Maria Grapini

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Opodatkowanie produktów energetycznych i energii elektrycznej odgrywa ważną rolę w polityce klimatycznej i energetycznej, a dyrektywa 2003/96/WE („dyrektywa w sprawie opodatkowania energii” lub „ETD”) ma istotne znaczenie dla zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Od czasu przyjęcia dyrektywy ETD ramy polityki klimatycznej i energetycznej uległy jednak radykalnej zmianie, a dyrektywa przestała odpowiadać obecnym politykom UE.

W związku z tym sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje tę inicjatywę i cel, jakim jest zwiększenie ambicji klimatycznych UE i uczynienie z Europy do 2050 r. pierwszego kontynentu neutralnego dla klimatu. W szczególności sprawozdawczyni zgadza się z kluczowym środkiem polegającym na tym, by z opodatkowania energii dotyczącego rejsów wewnątrzunijnych nie zwalniać już całkowicie nafty wykorzystywanej jako paliwo w przemyśle lotniczym ani ciężkiego oleju napędowego wykorzystywanego w przemyśle morskim. Minimalne stawki podatkowe dotyczące tych paliw będą przez okres 10 lat stopniowo rosły, natomiast zrównoważone paliwa wykorzystywane w tych sektorach skorzystają z minimalnej stawki zerowej, by propagować ich upowszechnienie. W związku z tym sprawozdawczyni uważa, że z minimalnej – zerowej – stawki opodatkowania powinny również korzystać zrównoważone paliwa i energia elektryczna wykorzystywane w transporcie kolejowym.

Ponadto sprawozdawczyni wolałaby wyłączyć połowy z zakresu stosowania tej dyrektywy. Zniesienie zwolnienia z opodatkowania paliw dla unijnego sektora rybołówstwa doprowadziłoby do powstania nierównych warunków działania dla podmiotów gospodarczych na szczeblu międzynarodowym, ze szkodą dla producentów unijnych, w szczególności tych mniejszych. Należy także unikać niesprawiedliwego potraktowania poszczególnych flot, ponieważ duże statki mogą wypływać w długie rejsy połowowe w ramach jednego bunkrowania paliwa, co umożliwia im uzupełnianie paliwa w portach, w których jest ono tańsze, podczas gdy mniejsze statki nie mają takiej możliwości.

Na koniec należy przypomnieć pewne podstawowe zasady międzyinstytucjonalne: nie należy nigdy udzielać uprawnień do wydawania aktów delegowanych na czas nieokreślony, a sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy powinno być przedłożone zarówno Radzie, jak i Parlamentowi Europejskiemu.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Gospodarczej i Monetarnej, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3

(3) Należy zapewnić, by jasne przepisy podatkowe dotyczące produktów energetycznych i energii elektrycznej nadal przyczyniały się do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, a jednocześnie sprzyjały stawianiu czoła wyzwaniom związanym z klimatem i ochroną środowiska w kontekście komunikatu Komisji „Europejski Zielony Ład”²⁸. Opodatkowanie energii może przyczynić się do **osiągnięcia ambitnego celu polegającego na ograniczeniu do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w stosunku do poziomu z 1990 r., a także** celu zerowego zanieczyszczenia dzięki wdrożeniu zasady „zanieczyszczający płaci”, jeżeli w opodatkowaniu paliw silnikowych, paliw do ogrzewania i energii elektrycznej lepiej uwzględni się ich wpływ na środowisko i zdrowie. W swoich konkluzjach w sprawie unijnych ram opodatkowania energii Rada zatwierdziła, że opodatkowanie energii może przyczynić się do realizacji tych celów²⁹.

(3) Należy zapewnić, by jasne przepisy podatkowe dotyczące produktów energetycznych i energii elektrycznej nadal przyczyniały się do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, a jednocześnie sprzyjały stawianiu czoła wyzwaniom związanym z klimatem i ochroną środowiska w kontekście komunikatu Komisji „Europejski Zielony Ład”²⁸. Opodatkowanie energii może przyczynić się do celu zerowego zanieczyszczenia dzięki wdrożeniu zasady „zanieczyszczający płaci”, jeżeli w opodatkowaniu paliw silnikowych, paliw do ogrzewania i energii elektrycznej lepiej uwzględni się ich wpływ na środowisko i zdrowie. W swoich konkluzjach w sprawie unijnych ram opodatkowania energii Rada zatwierdziła, że opodatkowanie energii może przyczynić się do realizacji tych celów²⁹.

Ustanowienie minimalnych poziomów opodatkowania nie powinno zaszkodzić połączeniom wewnątrzunijnym. Państwa członkowskie położone na peryferiach, regiony oddalone, wyspy i obszary, które z przyczyn naturalnych lub infrastrukturalnych nie mogą polegać na odpowiednich alternatywnych środkach transportu i są uzależnione od transportu lotniczego i morskiego, nie powinny być w sposób nieproporcjonalny narażone na utrudnienia. Nowe podatki od paliw lotniczych i morskich, które nie uwzględniałyby tej specyfiki, byłyby krzywdzące dla obywateli mieszkających i przedsiębiorstw działających na tych obszarach, a w szerszym zakresie okazałyby się szkodliwe dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii.

²⁸ COM(2019) 640 final z dnia 11 grudnia 2019 r.

²⁸ COM(2019) 640 final z dnia 11 grudnia 2019 r.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Opodatkowanie związane ze środowiskiem może być racjonalnym pod względem kosztów sposobem **osiągnięcia** przez państwa członkowskie **docelowych** redukcji emisji gazów cieplarnianych. Dla prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego konieczne są wspólne zasady dotyczące tego opodatkowania.

Poprawka

(4) Opodatkowanie związane ze środowiskiem może być racjonalnym pod względem kosztów sposobem **zwiększenia** przez **Unię i** państwa członkowskie redukcji emisji gazów cieplarnianych, **zwiększenia oszczędności energii i efektywności energetycznej, a jednocześnie zachęcenia do korzystania z odnawialnych źródeł energii**. Dla prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego konieczne są wspólne zasady dotyczące tego opodatkowania.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Państwa członkowskie powinny jednakże mieć możliwość wykorzystywania opodatkowania paliw silnikowych, paliw do ogrzewania i energii elektrycznej do różnych celów niekoniecznie, niespecjalnie ani niewyłącznie związanych z ograniczaniem emisji gazów cieplarnianych.

Poprawka

(5) Państwa członkowskie powinny jednakże mieć możliwość wykorzystywania opodatkowania paliw silnikowych, paliw do ogrzewania i energii elektrycznej do różnych celów niekoniecznie, niespecjalnie ani niewyłącznie związanych z ograniczaniem emisji gazów cieplarnianych. **Ponadto należy z zadowoleniem przyjąć zainwestowanie przychodów państw członkowskich w zieloną transformację sprzyjającą włączeniu społecznemu.**

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Państwa członkowskie powinny przeznaczać dochody uzyskane z opodatkowania ropy naftowej i oleju bunkrowego na rozwój projektów ukierunkowanych na przemiany energetyczne, innowacyjne technologie i rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, na wspieranie inwestycji w sektorze lotniczym i morskim oraz wspieranie tych sektorów w osiągnięciu celów Europejskiego Zielonego Ładu.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) Znaczne różnice między krajowymi poziomami opodatkowania energii stosowanymi przez państwa członkowskie mogłyby okazać się szkodliwe dla prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

(6) Znaczne różnice między krajowymi poziomami opodatkowania energii stosowanymi przez państwa członkowskie mogłyby okazać się szkodliwe dla prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego ***oraz dla osiągnięcia celów w zakresie klimatu i energii.***

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8) Jako strona Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu Unia ratyfikowała porozumienie paryskie . Opodatkowanie produktów energetycznych i – w odpowiednim przypadku – energii elektrycznej jest jednym z instrumentów dostępnych w celu osiągnięcia celów porozumienia paryskiego .

(8) Jako strona Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu Unia ratyfikowała porozumienie paryskie . Opodatkowanie produktów energetycznych i – w odpowiednim przypadku – energii elektrycznej jest jednym z instrumentów dostępnych w celu osiągnięcia celów porozumienia paryskiego,

również w odniesieniu do sektora transportu.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Państwa członkowskie powinny również zawsze powielać ranking minimalnych poziomów opodatkowania określony w załączniku w odniesieniu do różnych produktów przeznaczonych do każdego konkretnego zastosowania, tak by zapewnić strukturę stawek odpowiednią pod kątem środowiska. ***Minimalne poziomy opodatkowania energii powinny być co roku automatycznie dostosowywane w celu uwzględnienia zmiany ich rzeczywistej wartości, aby zachować obecny stopień harmonizacji, a tym samym ograniczyć zmienność wynikającą z cen energii i żywności. Dostosowanie takie powinno opierać się na zmianach ogólnounijnego zharmonizowanego indeksu cen konsumpcyjnych z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej publikowanego przez Eurostat.***

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Co do zasady państwa członkowskie powinny stosować do produktów energetycznych i energii elektrycznej poziomy opodatkowania nie niższe niż minimalne poziomy opodatkowania określone w dyrektywie. Należy zezwolić państwom członkowskim

Poprawka

(11) Państwa członkowskie powinny również zawsze powielać ranking minimalnych poziomów opodatkowania określony w załączniku w odniesieniu do różnych produktów przeznaczonych do każdego konkretnego zastosowania, tak by zapewnić strukturę stawek odpowiednią pod kątem środowiska.

Poprawka

(13) Co do zasady państwa członkowskie powinny stosować do produktów energetycznych i energii elektrycznej poziomy opodatkowania nie niższe niż minimalne poziomy opodatkowania określone w dyrektywie, ***przy utrzymaniu równych warunków***

na spełnianie wymogów dotyczących unijnych minimalnych poziomów opodatkowania przez uwzględnienie całości pobranych przez nie opłat z tytułu wszystkich podatków pośrednich, jakie zdecydowały się one wprowadzić (z wyłączeniem VAT).

konkurencji między państwami członkowskimi i jednocześnie ochronie konkurencyjności gospodarki Unii. Należy zezwolić państwom członkowskim na spełnianie wymogów dotyczących unijnych minimalnych poziomów opodatkowania przez uwzględnienie całości pobranych przez nie opłat z tytułu wszystkich podatków pośrednich, jakie zdecydowały się one wprowadzić (z wyłączeniem VAT), ***o ile nie wpływa to negatywnie na równe warunki konkurencji między państwami członkowskimi.***

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Decydowanie o tym, jakimi środkami podatkowymi wprowadzone zostaną w życie unijne ramy dotyczące opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, jest sprawą poszczególnych państw członkowskich. W tym względzie państwa członkowskie mogą zdecydować nie podwyższać ogólnego obciążenia podatkowego, jeśli uznają, że wprowadzenie w życie takiej zasady neutralności podatkowej mogłoby przyczynić się do restrukturyzacji i unowocześnienia ich systemów podatkowych poprzez zachęcanie do zachowań bardziej sprzyjających ochronie środowiska i zwiększonego uwzględnienia czynnika udziału w pracy.

Poprawka

(14) Decydowanie o tym, jakimi środkami podatkowymi wprowadzone zostaną w życie unijne ramy dotyczące opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, jest sprawą poszczególnych państw członkowskich. W tym względzie państwa członkowskie mogą zdecydować nie podwyższać ogólnego obciążenia podatkowego, jeśli uznają, że wprowadzenie w życie takiej zasady neutralności podatkowej mogłoby przyczynić się do restrukturyzacji i unowocześnienia ich systemów podatkowych poprzez zachęcanie do zachowań bardziej sprzyjających ochronie środowiska, ***w tym poprzez zachęcanie do zwiększania efektywności energetycznej, wykorzystywania energii odnawialnej,*** i zwiększonego uwzględnienia czynnika udziału w pracy. ***Należy zdecydowanie zachęcać do takiego opracowania systemu podatkowego, by skutecznie zapobiegać ubóstwu związanemu z mobilnością.***

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) W niektórych okolicznościach lub na określonych warunkach powinna być dopuszczalna możliwość stosowania zróżnicowanych krajowych stawek podatkowych względem tego samego produktu pod warunkiem przestrzegania wspólnotowych minimalnych poziomów opodatkowania oraz zasad rynku wewnętrznego i konkurencji.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18) Produkty energetyczne wykorzystywane jako paliwo silnikowe do niektórych celów oraz te wykorzystywane jako paliwo do ogrzewania są zazwyczaj opodatkowane na niższych poziomach niż te mające zastosowanie do produktów energetycznych wykorzystywanych jako materiały pędne. Energia elektryczna powinna zawsze być wśród najniżej opodatkowanych źródeł energii, tak by promować korzystanie z niej, zwłaszcza w sektorze transportu. W tym celu, po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, w okresie, jaki będzie konieczny, państwa członkowskie powinny starać się stosować taki sam poziom opodatkowania do energii elektrycznej wykorzystywanej do ładowania pojazdów elektrycznych, jak do takiej energii wykorzystywanej do celów grzewczych.

(18) Produkty energetyczne wykorzystywane jako paliwo silnikowe do niektórych celów ***przemysłowych i handlowych*** oraz te wykorzystywane jako paliwo do ogrzewania są zazwyczaj opodatkowane na niższych poziomach niż te mające zastosowanie do produktów energetycznych wykorzystywanych jako materiały pędne. Energia elektryczna powinna zawsze być wśród najniżej opodatkowanych źródeł energii, tak by promować korzystanie z niej, zwłaszcza w sektorze transportu. W tym celu, po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, w okresie, jaki będzie konieczny, państwa członkowskie powinny starać się stosować taki sam poziom opodatkowania do energii elektrycznej wykorzystywanej do ładowania pojazdów elektrycznych, jak do takiej energii wykorzystywanej do celów grzewczych. ***Jeśli chodzi o sektor transportu morskiego, należy wprowadzić zwolnienie podatkowe mające zastosowanie do energii elektrycznej***

dostarczanej statkom zacumowanym w porcie (zasilanie energią elektryczną z lądu). Należy podjąć wysiłki na rzecz zrównoważonego pozyskiwania tej energii elektrycznej.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18a) Aby zapewnić sprawne wdrożenie niniejszej dyrektywy, minimalne unijne poziomy opodatkowania paliw silnikowych wykorzystywanych w transporcie drogowym zostałyby osiągnięte w okresie przejściowym trwającym dziesięć lat. Opodatkowanie paliw silnikowych wykorzystywanych przez przewoźników świadczących usługę transportu drogowego towarów i osób do celów handlowych wymaga szczególnego traktowania w celu ograniczenia zakłóceń konkurencji, z którymi mogą się zmierzyć przewoźnicy. Należy ustanowić na szczeblu unijnym zróżnicowaną stawkę opodatkowania paliw silnikowych wykorzystywanych przez przewoźników świadczących usługę transportu drogowego towarów i osób do celów handlowych dla każdego paliwa silnikowego. Taka stawka opodatkowania nie powinna być niższa niż minimalna unijna stawka opodatkowania.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21) Unia i państwa członkowskie zawarły wielostronne umowy

(21) Unia i państwa członkowskie zawarły wielostronne umowy

o komunikacji lotniczej i transporcie lotniczym lub umowy dwustronne z państwami trzecimi. Umowy te zawierają postanowienia dotyczące opodatkowania paliwa lotniczego. Paliwo lotnicze korzystało do tej pory zwykle z uprzywilejowanego systemu podatkowego. Mając na uwadze realizację celów dyrektywy, bez uszczerbku dla tych umów międzynarodowych opodatkowaniu powinny podlegać produkty energetyczne i energia elektryczna dostarczane na potrzeby wewnątrzunijnej żeglugi powietrznej, z wyjątkiem lotów wyłącznie towarowych. Zwolnienie w odniesieniu do paliwa wykorzystywanego w lotach wyłącznie towarowych jest nadal konieczne z uwagi na brak bardziej efektywnych rozwiązań alternatywnych.

o komunikacji lotniczej i transporcie lotniczym lub umowy dwustronne z państwami trzecimi. Umowy te zawierają postanowienia dotyczące opodatkowania paliwa lotniczego. Paliwo lotnicze korzystało do tej pory zwykle z uprzywilejowanego systemu podatkowego. Mając na uwadze realizację celów dyrektywy, bez uszczerbku dla tych umów międzynarodowych opodatkowaniu powinny podlegać produkty energetyczne i energia elektryczna dostarczane na potrzeby wewnątrzunijnej żeglugi powietrznej, z wyjątkiem lotów wyłącznie towarowych. Zwolnienie w odniesieniu do paliwa wykorzystywanego w lotach wyłącznie towarowych jest nadal konieczne z uwagi na brak bardziej efektywnych rozwiązań alternatywnych.

To samo dotyczy żeglugi, która jest jednym z najbardziej energooszczędnych środków transportu i ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia łączności w Europie. Żegluga bliskiego zasięgu w UE jest szczególnie ważna dla utrzymania połączeń między wyspami i regionami oddalonymi a kontynentem europejskim.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Aby zapewnić sprawne wdrożenie niniejszej dyrektywy, minimalne poziomy opodatkowania paliw silnikowych wykorzystywanych na potrzeby wewnątrzunijnych lotów niekomercyjnych i nierekreacyjnych zostaną osiągnięte w dziesięcioletnim okresie przejściowym, natomiast zrównoważone paliwa alternatywne i energia elektryczna będą podlegały zerowej stawce minimalnej przez dziesięć lat. Produkty energetyczne i energia elektryczna wykorzystywane na potrzeby wewnątrzunijnych lotów

Poprawka

(22) Aby zapewnić sprawne wdrożenie niniejszej dyrektywy, minimalne poziomy opodatkowania paliw silnikowych wykorzystywanych na potrzeby wewnątrzunijnych lotów niekomercyjnych i nierekreacyjnych zostaną osiągnięte w dziesięcioletnim okresie przejściowym ***rozpoczynającym się cztery lata po wejściu w życie dyrektywy***, natomiast zrównoważone paliwa alternatywne i energia elektryczna będą podlegały zerowej stawce minimalnej przez dziesięć lat. Produkty energetyczne i energia

komercyjnych i rekreacyjnych powinny podlegać standardowym poziomom opodatkowania mającym zastosowanie do paliw silnikowych i energii elektrycznej w państwach członkowskich.

elektryczna wykorzystywane na potrzeby wewnątrzunijnych lotów komercyjnych i rekreacyjnych powinny podlegać standardowym poziomom opodatkowania mającym zastosowanie do paliw silnikowych i energii elektrycznej w państwach członkowskich.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 22 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22a) Biorąc pod uwagę międzynarodowy charakter żeglugi, najbardziej odpowiednią i skuteczną opcją byłby globalny środek rynkowy. Unia powinna zatem nadal zwiększać presję na Międzynarodową Organizację Morską (IMO), aby poczyniła ona postępy w zakresie opracowania takiego globalnego środka rynkowego. Ogólnie rzecz biorąc, unijne inicjatywy dotyczące emisji z żeglugi powinny być zgodne z wysiłkami IMO, aby uniknąć ucieczki emisji i ucieczki przedsiębiorstw do portów znajdujących się poza Europą. W związku z tym należy dokładnie przeanalizować dostosowanie do środka rynkowego opracowanego przez IMO, aby ocenić ogólny wpływ na sektor żeglugi wraz z niniejszą dyrektywą.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 22 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22b) Minimalna stawka zerowa na zrównoważone biopaliwa i biogaz, paliwa niskoemisyjne, paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego,

zaawansowane zrównoważone biopaliwa i biogaz oraz energię elektryczną powinna również przez dziesięć lat mieć zastosowanie do kolei, aby rozwinięć energooszczędny i niskoemisyjny transport kolejowy.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję

(23) Również paliwo wykorzystywane do żeglugi wodnej, **w tym rybolóstwa**, powinno podlegać opodatkowaniu, a państwa członkowskie będące stronami umów międzynarodowych przewidujących zwolnienie tego paliwa muszą do dnia rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy zapewnić wyeliminowanie niezgodności z tym założeniem. Należy umożliwić stosowanie różnych poziomów opodatkowania w odniesieniu do wykorzystania produktów energetycznych i energii elektrycznej do celów wewnątrzunijnej żeglugi wodnej na liniach regularnych, **rybolóstwa** i wodnego transportu towarowego oraz działań podczas postoju w porcie statków należących do tych dziedzin. Biorąc pod uwagę specyfikę tych zastosowań, minimalne poziomy opodatkowania powinny być niższe niż te mające zastosowanie do ogólnego wykorzystania paliwa silnikowego. Aby zachęcić do stosowania zrównoważonych paliw alternatywnych i energii elektrycznej, paliwa takie i energia elektryczna powinny być zwolnione z opodatkowania na okres dziesięciu lat. Produkty energetyczne i energia elektryczna wykorzystywane do pozostałej wewnątrzunijnej żeglugi wodnej powinny podlegać standardowym poziomom opodatkowania mającym zastosowanie do paliw silnikowych i energii elektrycznej w państwach

Poprawka

(23) Również paliwo wykorzystywane do żeglugi wodnej, **z wyłączeniem najmniejszych i małych statków rybackich**, powinno podlegać opodatkowaniu, a państwa członkowskie będące stronami umów międzynarodowych przewidujących zwolnienie tego paliwa muszą do dnia rozpoczęcia stosowania niniejszej dyrektywy zapewnić wyeliminowanie niezgodności z tym założeniem. Należy umożliwić stosowanie różnych poziomów opodatkowania w odniesieniu do wykorzystania produktów energetycznych i energii elektrycznej do celów wewnątrzunijnej żeglugi wodnej na liniach regularnych i wodnego transportu towarowego oraz działań podczas postoju w porcie statków należących do tych dziedzin. Biorąc pod uwagę specyfikę tych zastosowań, minimalne poziomy opodatkowania powinny być niższe niż te mające zastosowanie do ogólnego wykorzystania paliwa silnikowego. Aby zachęcić do stosowania zrównoważonych paliw alternatywnych i energii elektrycznej, paliwa takie i energia elektryczna powinny być zwolnione z opodatkowania na okres dziesięciu lat. Produkty energetyczne i energia elektryczna wykorzystywane do pozostałej wewnątrzunijnej żeglugi wodnej powinny podlegać standardowym poziomom opodatkowania mającym zastosowanie do paliw silnikowych

członkowskich.

i energii elektrycznej w państwach członkowskich.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

(24) W przypadku pozaunijnej żeglugi powietrznej, bez uszczerbku dla zobowiązań międzynarodowych, **oraz pozaunijnej żeglugi wodnej, w tym rybołówstwa, państwa członkowskie mogą** zastosować zwolnienie lub stosować te same poziomy opodatkowania jak w przypadku żeglugi wewnątrzunijnej w zależności od rodzaju działalności.

Poprawka

(24) W przypadku pozaunijnej żeglugi powietrznej **państwa członkowskie mogą** – bez uszczerbku dla zobowiązań międzynarodowych – zastosować zwolnienie lub stosować te same poziomy opodatkowania jak w przypadku żeglugi wewnątrzunijnej w zależności od rodzaju działalności.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 24 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(24a) Zniesienie zwolnień z podatku paliwowego w sektorze rybołówstwa nie powinno skutkować obciążeniem dla rybołówstwa łodziowego. Państwa członkowskie powinny inwestować dochody z podatków paliwowych w sektorze rybołówstwa w finansowanie projektów mających na celu wzmocnienie odporności rybołówstwa łodziowego i jego pozycji w łańcuchu wartości oraz ułatwienie przejścia rybołówstwa łodziowego na energooszczędne statki wykorzystujące zrównoważoną energię ze źródeł odnawialnych.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

(25) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania niektórych innych zwolnień lub obniżonych poziomów opodatkowania, w przypadkach gdy nie będzie to szkodliwe dla celów środowiskowych i prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego i nie będzie powodować zakłóceń konkurencji.

Poprawka

(25) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania niektórych innych zwolnień lub obniżonych poziomów opodatkowania, w przypadkach gdy nie będzie to szkodliwe dla celów środowiskowych i **energetycznych oraz** prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego i nie będzie powodować zakłóceń konkurencji.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 26 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26a) Pożądane jest ustanowienie ram wspólnotowych w celu umożliwienia państwom członkowskim zwalniania od podatku akcyzowego lub obniżania podatku akcyzowego w celu wspierania paliw niskoemisyjnych, co przyczyniłoby się do lepszego funkcjonowania rynku wewnętrznego i zapewnienia państwom członkowskim oraz podmiotom gospodarczym wystarczającego stopnia pewności prawnej. Zakłócenia konkurencji powinny zostać ograniczone, a zachęty w formie obniżki kosztów podstawowych dla producentów i dystrybutorów biopaliw powinny zostać utrzymane, między innymi, dzięki dokonywaniu przez państwa członkowskie dostosowań uwzględniających zmiany cen surowców.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję

(29) Mając na uwadze finansowe, gospodarcze i **środowiskowe** skutki dla każdego państwa członkowskiego, takie jak **konieczność elektryfikacji sektora transportowego, należy ustanowić procedurę upoważniającą państwa członkowskie do wprowadzania, na określony czas, innych zwolnień lub obniżonych poziomów opodatkowania. Mając na celu ochronę środowiska i zdrowia ludzkiego, w tym ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, należy ustanowić procedurę upoważniającą państwa członkowskie do wprowadzania, na określony czas, szczególnych stawek podwyższonych. Upoważnienie takie, na uzasadniony wniosek państwa członkowskiego i na wniosek Komisji, powinno być przyjmowane w drodze decyzji wykonawczej Rady zgodnie z art. 291 TFUE. Takie środki powinny być regularnie poddawane przeglądowi .**

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 35

Tekst proponowany przez Komisję

(35) Odniesienia do Nomenklatury scalonej powinny być odniesieniami do jej obowiązującej obecnie wersji. Aby zapewnić, że odniesienia do kodów Nomenklatury scalonej (CN) w niniejszej dyrektywie będą w razie potrzeby aktualizowane, **a minimalne stawki opodatkowania będą odzwierciedlały zmiany cen,** należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE, jeśli chodzi o aktualizację odniesień do tych kodów CN **oraz aktualizację minimalnych stawek podatkowych w oparciu o roczne zmiany wskaźnika cen konsumpcyjnych.**

PE704.637v02-00

16/41

Poprawka

(29) Mając na uwadze finansowe, gospodarcze, **środowiskowe i związane z ochroną ludzkiego zdrowia** skutki dla każdego państwa członkowskiego, takie jak **potrzeba zachęcania do stosowania paliw odnawialnych i ich mieszanek w sektorze transportowym,** należy ustanowić procedurę upoważniającą państwa członkowskie do wprowadzania, na określony czas, **innych zwolnień lub obniżonych poziomów opodatkowania.**

Poprawka

(35) Odniesienia do Nomenklatury scalonej powinny być odniesieniami do jej obowiązującej obecnie wersji. Aby zapewnić, że odniesienia do kodów Nomenklatury scalonej (CN) w niniejszej dyrektywie będą w razie potrzeby aktualizowane, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE, jeśli chodzi o aktualizację odniesień do tych kodów CN. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami

AD\1255818PL.docx

Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, Rada otrzymuje wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a jej eksperci mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, Rada otrzymuje wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a jej eksperci mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję

(36) Co **pięć lat** i po raz pierwszy **pięć lat** po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja powinna składać Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy, analizując w tym sprawozdaniu w szczególności minimalne poziomy opodatkowania, wpływ innowacji i rozwoju technologicznego, zwłaszcza w odniesieniu do efektywności energetycznej, wykorzystanie energii elektrycznej w transporcie oraz uzasadnienie zwolnień, obniżek i różnicowań określonych w niniejszej dyrektywie. W sprawozdaniu należy uwzględnić prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, względy środowiskowe i społeczne, rzeczywistą wartość minimalnych poziomów opodatkowania i odpowiednie szersze cele Traktatów.

Poprawka

(36) Co **trzy lata** i po raz pierwszy **trzy lata** po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja powinna składać Radzie **i Parlamentowi Europejskiemu** sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy, analizując w tym sprawozdaniu w szczególności minimalne poziomy opodatkowania, wpływ innowacji, **dostępności rynkowej** i rozwoju technologicznego, zwłaszcza w odniesieniu do efektywności energetycznej, wykorzystanie energii elektrycznej w transporcie oraz uzasadnienie zwolnień, obniżek i różnicowań określonych w niniejszej dyrektywie. W sprawozdaniu należy uwzględnić prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, względy środowiskowe i społeczne, rzeczywistą wartość minimalnych poziomów opodatkowania, **wpływ niniejszej dyrektywy na spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną**

państw członkowskich i regionów Unii, które polegają wyłącznie na lotnictwie i transporcie morskim, jak również odpowiednie szersze cele traktatów.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Jeżeli dyrektywa 2012/27/UE lub dyrektywa (UE) 2018/2001, w zależności od przypadku, nie zawierają wartości opałowej netto dla danego produktu, państwa członkowskie opierają się na odpowiednich dostępnych informacjach dotyczących wartości opałowej netto dla tego produktu.

Poprawka

Jeżeli dyrektywa 2012/27/UE lub dyrektywa (UE) 2018/2001, w zależności od przypadku, nie zawierają wartości opałowej netto dla danego produktu, państwa członkowskie opierają się na odpowiednich dostępnych informacjach dotyczących wartości opałowej netto dla tego produktu.

Komisja dodaje tabelę przeliczeniową dla każdego produktu energetycznego i energii elektrycznej podsumowującą minimalne stawki oparte na zawartości energii na jednostkę objętości.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 8 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Te akty delegowane nie mogą skutkować zmianami minimalnych stawek podatkowych określonych w niniejszej dyrektywie ani dodaniem lub usunięciem jakichkolwiek produktów energetycznych i energii elektrycznej.

Poprawka

Te akty delegowane nie mogą skutkować zmianami minimalnych stawek podatkowych określonych w niniejszej dyrektywie ani dodaniem lub usunięciem jakichkolwiek produktów energetycznych i energii elektrycznej.

Komisja dołączy kody Nomenklatury scalonej do załącznika I.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera b a (nowa) i b b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) żeglugi śródlądowej

bb) wszystkich zastosowań nośników energii i energii elektrycznej w elektrowniach objętych unijnym systemem zbywalnych uprawnień do emisji w rozumieniu dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 5 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W przypadku gdy w załączniku I dla danego zastosowania przewidziano jednakowe minimalne poziomy opodatkowania, państwa członkowskie zapewniają ustalenie takich samych poziomów opodatkowania dla produktów przeznaczonych do tego zastosowania. Państwa członkowskie powielają również zawsze ranking minimalnych poziomów opodatkowania określony w załączniku I w odniesieniu do różnych produktów dla każdego konkretnego zastosowania.

1. W przypadku gdy w załączniku I dla danego zastosowania przewidziano jednakowe minimalne poziomy opodatkowania, państwa członkowskie zapewniają ustalenie takich samych poziomów opodatkowania dla produktów przeznaczonych do tego zastosowania. Państwa członkowskie powielają również zawsze ranking minimalnych poziomów opodatkowania określony w załączniku I w odniesieniu do różnych produktów dla każdego konkretnego zastosowania.
Pozostaje to bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie różnych poziomów krajowych stawek podatkowych na dane produkty. Zatem w przypadku gdy ustalone są takie same minimalne poziomy opodatkowania, państwa członkowskie zapewniają, również ze względów neutralności podatkowej, jednakowe poziomy opodatkowania krajowego dla wszystkich odnośnych produktów.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Do celów rankingu, o którym mowa w akapicie pierwszym, energię elektryczną klasyfikuje się wraz z innymi paliwami silnikowymi i paliwami do ogrzewania wskazanymi w załączniku I tabele B i C, z wyjątkiem sytuacji, gdy państwa członkowskie stosują szczególny poziom opodatkowania do energii elektrycznej wykorzystywanej do ładowania pojazdów elektrycznych, w którym to przypadku energię elektryczną klasyfikuje się wraz z paliwami silnikowymi wskazanymi w załączniku I tabela A, chyba że w niniejszej dyrektywie określono inaczej.

Poprawka

Do celów rankingu, o którym mowa w akapicie pierwszym, energię elektryczną klasyfikuje się wraz z innymi paliwami silnikowymi i paliwami do ogrzewania wskazanymi w załączniku I tabele B i C, z wyjątkiem sytuacji, gdy państwa członkowskie stosują szczególny poziom opodatkowania do energii elektrycznej wykorzystywanej do ładowania pojazdów elektrycznych **i pojazdów hybrydowych typu plug-in**, w którym to przypadku energię elektryczną klasyfikuje się wraz z paliwami silnikowymi wskazanymi w załączniku I tabela A, chyba że w niniejszej dyrektywie określono inaczej.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 5 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Minimalne poziomy opodatkowania ustanowione w niniejszej dyrektywie są dostosowywane co roku począwszy od dnia 1 stycznia 2024 r., aby uwzględnić zmiany zharmonizowanego indeksu cen konsumpcyjnych z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej, publikowanego przez Eurostat. Minimalne poziomy podlegają automatycznemu dostosowaniu poprzez podwyższenie lub obniżenie kwoty bazowej w euro o wskaźnik procentowej zmiany tego indeksu w poprzednim roku kalendarzowym.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 29 w celu zmiany minimalnych poziomów opodatkowania,

Poprawka

skreśla się

o których mowa w akapicie pierwszym.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Od dnia 1 stycznia **2023** r. dla paliw silnikowych obowiązują minimalne poziomy opodatkowania ustalone w załączniku I tabela A.

Poprawka

Od dnia 1 stycznia **2025** r. dla paliw silnikowych obowiązują minimalne poziomy opodatkowania ustalone w załączniku I tabela A.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 2, w przypadku gdy zastosowanie ma okres przejściowy przewidziany w załączniku I tabela A, podwyższanie minimalnych poziomów opodatkowania ustala się do dnia 1 stycznia **2033** r. na jedną dziesiątą rocznie. W odniesieniu do paliw niskoemisyjnych do dnia 1 stycznia **2033** r. zastosowanie ma minimalny poziom opodatkowania ustalony dla pierwszego roku okresu przejściowego.

Poprawka

W przypadku gdy zastosowanie ma okres przejściowy przewidziany w załączniku I tabela A, **stopniowe** podwyższanie minimalnych poziomów opodatkowania ustala się do dnia 1 stycznia **2035** r. na jedną dziesiątą rocznie. W odniesieniu do **przejściowych** paliw niskoemisyjnych do dnia 1 stycznia **2035** r. zastosowanie ma minimalny poziom opodatkowania ustalony dla pierwszego roku okresu przejściowego.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Poziom opodatkowania mający zastosowanie do komercyjnych paliw silnikowych wykorzystywanych w transporcie drogowym ustala się również

zgodnie z tabelą A w załączniku 1.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Od dnia 1 stycznia **2023** r. , nie naruszając przepisów art. 7, dla produktów wykorzystywanych jako paliwo silnikowe do celów określonych w ust. 2 niniejszego artykułu obowiązują minimalne poziomy opodatkowania ustalone w załączniku I tabela B.

Poprawka

Od dnia 1 stycznia **2025** r. , nie naruszając przepisów art. 7, dla produktów wykorzystywanych jako paliwo silnikowe do celów określonych w ust. 2 niniejszego artykułu obowiązują minimalne poziomy opodatkowania ustalone w załączniku I tabela B.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Nie naruszając przepisów art. 5 ust. 2, w przypadku gdy zastosowanie ma okres przejściowy przewidziany w załączniku I tabela B, podwyższanie minimalnych poziomów opodatkowania ustala się do dnia 1 stycznia **2033** r. na jedną dziesiątą rocznie. W odniesieniu do paliw niskoemisyjnych do dnia 1 stycznia **2033** r. zastosowanie ma minimalny poziom opodatkowania ustalony dla pierwszego roku okresu przejściowego.

Poprawka

W przypadku gdy zastosowanie ma okres przejściowy przewidziany w załączniku I tabela B, **stopniowe** podwyższanie minimalnych poziomów opodatkowania ustala się do dnia 1 stycznia **2035** r. na jedną dziesiątą rocznie. W odniesieniu do paliw niskoemisyjnych do dnia 1 stycznia **2035** r. zastosowanie ma minimalny poziom opodatkowania ustalony dla pierwszego roku okresu przejściowego.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Od dnia 1 stycznia **2023** r. dla paliw do ogrzewania obowiązują minimalne

Poprawka

Od dnia 1 stycznia **2025** r. dla paliw do ogrzewania obowiązują minimalne

poziomy opodatkowania ustalone
w załączniku I tabela C.

poziomy opodatkowania ustalone
w załączniku I tabela C.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Nie naruszając przepisów art. 5 ust. 2,
w przypadku gdy zastosowanie ma okres
przejściowy przewidziany w załączniku I
tabela C, podwyższanie minimalnych
poziomów opodatkowania ustala się do
dnia 1 stycznia **2033** r. na jedną dziesiątą
rocznie. W odniesieniu do paliw
niskoemisyjnych do dnia 1 stycznia **2033** r.
zastosowanie ma minimalny poziom
opodatkowania ustalony dla pierwszego
roku okresu przejściowego.

Poprawka

W przypadku gdy zastosowanie ma okres
przejściowy przewidziany w załączniku I
tabela C, **stopniowe** podwyższanie
minimalnych poziomów opodatkowania
ustala się do dnia 1 stycznia **2035** r. na
jedną dziesiątą rocznie. W odniesieniu do
paliw niskoemisyjnych do dnia 1 stycznia
2035 r. zastosowanie ma minimalny
poziom opodatkowania ustalony dla
pierwszego roku okresu przejściowego.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 10 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Od dnia 1 stycznia **2023** r. dla energii
elektrycznej obowiązują minimalne
poziomy opodatkowania ustalone
w załączniku I tabela D .

Poprawka

Od dnia 1 stycznia **2025** r. dla energii
elektrycznej obowiązują minimalne
poziomy opodatkowania ustalone
w załączniku I tabela D .

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie mogą
wyrażać swoje krajowe poziomy
opodatkowania w jednostkach innych
niż ta określona w art. 7–10, pod

Poprawka

1. Państwa członkowskie mogą
wyrażać swoje krajowe poziomy
opodatkowania w jednostkach innych
niż ta określona w art. 7–10, pod

warunkiem że odpowiednie poziomy opodatkowania, po ich przeliczeniu na te jednostki, nie znajdują się poniżej minimalnych poziomów opodatkowania określonych w niniejszej dyrektywie.

warunkiem że odpowiednie poziomy opodatkowania, po ich przeliczeniu na te jednostki, nie znajdują się poniżej minimalnych poziomów opodatkowania określonych w niniejszej dyrektywie, **zgodnie z tabelą przeliczeniową.**

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 13 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie mogą ze względów polityki ochrony środowiska objąć opodatkowaniem produkty, o których mowa w ust. 1, bez konieczności przestrzegania minimalnych poziomów opodatkowania ustanowionych w niniejszej dyrektywie. W takim przypadku opodatkowanie tych produktów odzwierciedla ranking minimalnych poziomów opodatkowania określony w załączniku I i nie jest uwzględniane do celów spełniania warunku minimalnego poziomu opodatkowania energii elektrycznej ustanowionego w art. 10.

Poprawka

skreśla się

Poprawka 41

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Minimalne poziomy opodatkowania, o których mowa w akapicie pierwszym, zaczynają się od zera i zwiększają się w dziesięcioletnim okresie przejściowym co roku o jedną dziesiątą docelowych stawek minimalnych określonych w załączniku I tabele A i D. Minimalna stawka zerowa ma zastosowanie w tym dziesięcioletnim okresie przejściowym do

Poprawka

Minimalne poziomy opodatkowania, o których mowa w akapicie pierwszym, zaczynają się od zera **cztery lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy** i zwiększają się w dziesięcioletnim okresie przejściowym co roku o jedną dziesiątą docelowych stawek minimalnych określonych w załączniku I tabele A i D. Minimalna stawka zerowa ma

zrównoważonych biopaliw i biogazu, paliw niskoemisyjnych, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, zaawansowanych zrównoważonych biopaliw i biogazu oraz energii elektrycznej.

zastosowanie w tym dziesięcioletnim okresie przejściowym do zrównoważonych biopaliw i biogazu, paliw niskoemisyjnych, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, zaawansowanych zrównoważonych biopaliw i biogazu oraz energii elektrycznej.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 5 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

5. Państwa członkowskie **mogą** pod kontrolą fiskalną **stosować** całkowite lub częściowe zwolnienia w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej do stojących statków powietrznych.

Poprawka

5. Państwa członkowskie, pod kontrolą fiskalną, **stosują** całkowite lub częściowe zwolnienia w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej do stojących statków powietrznych, **jak również do celów autonomicznego kołowania elektrycznego statków powietrznych lub do elektrycznych pojazdów naziemnych wspomagających operacje wypychania i holowania.**

Poprawka 43

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 5 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Dla celów akapitu pierwszego „dostawa energii elektrycznej do **stojących** statków powietrznych” oznacza dostawę energii elektrycznej przez znormalizowany stały lub ruchomy interfejs do statków powietrznych stojących przy bramce lub zaparkowanych na płycie lotniska.

Poprawka

Dla celów akapitu pierwszego „dostawa energii elektrycznej do statków powietrznych” oznacza dostawę energii elektrycznej przez znormalizowany stały lub ruchomy interfejs do statków powietrznych stojących przy bramce lub zaparkowanych na płycie lotniska.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Nie naruszając przepisów art. 5, poziomy opodatkowania stosowane przez państwa członkowskie w ramach pojedynczego wykorzystania, pod kontrolą fiskalną, do produktów energetycznych dostarczanych w celu wykorzystania jako paliwo dla statków oraz do energii elektrycznej wykorzystywanej bezpośrednio do ładowania statków elektrycznych, do celów wewnątrzunijnej żeglugi wodnej na liniach regularnych, rybołówstwa i wodnego transportu towarowego, nie mogą być niższe niż minimalne poziomy opodatkowania określone w załączniku I tabele B i D.

Poprawka 45

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 15 – ustęp 1 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

W dziesięcioletnim okresie przejściowym do zrównoważonych biopaliw i biogazu, paliw niskoemisyjnych, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, zaawansowanych zrównoważonych biopaliw i biogazu oraz do energii elektrycznej zastosowanie mają minimalne stawki zerowe.

Poprawka 46

Poprawka

1. Nie naruszając przepisów art. 5, poziomy opodatkowania stosowane przez państwa członkowskie w ramach pojedynczego wykorzystania, pod kontrolą fiskalną, do produktów energetycznych dostarczanych w celu wykorzystania jako paliwo dla statków oraz do energii elektrycznej wykorzystywanej bezpośrednio do ładowania statków elektrycznych, do celów wewnątrzunijnej żeglugi wodnej na liniach regularnych, rybołówstwa, **z wyłączeniem rybołówstwa na najmniejszą i małą skalę**, i wodnego transportu towarowego **odpływających z portów Unii**, nie mogą być niższe niż minimalne poziomy opodatkowania określone w załączniku I tabele B i D.

Energia elektryczna wykorzystywana bezpośrednio do ładowania statków zacumowanych w porcie jest zwolniona z opodatkowania (zasilanie energią elektryczną z lądu).

Poprawka

W dziesięcioletnim okresie przejściowym do **skroplonego gazu ziemnego**, zrównoważonych biopaliw i biogazu, paliw niskoemisyjnych, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, zaawansowanych zrównoważonych biopaliw i biogazu oraz do energii elektrycznej zastosowanie mają minimalne stawki zerowe.

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 15 – ustęp 1 – akapit 5

Tekst proponowany przez Komisję

Dla celów niniejszego artykułu „transport towarowy” oznacza regularną lub nieregularną usługę świadczoną przez statek przewożący generujące przychód ładunki inne niż generujący przychód pasażerowie, z wyłączeniem rejsów przewożących co najmniej jednego pasażera generującego przychód oraz rejsów wymienionych w opublikowanych rozkładach rejsów jako otwarte dla pasażerów.

Poprawka

Dla celów niniejszego artykułu „transport towarowy” oznacza regularną lub nieregularną usługę świadczoną przez statek przewożący generujące przychód ładunki inne niż generujący przychód pasażerowie, z wyłączeniem rejsów przewożących co najmniej jednego pasażera generującego przychód oraz rejsów wymienionych w opublikowanych rozkładach rejsów jako otwarte dla pasażerów. ***Obejmuje on również rejsy, które zazwyczaj służą transportowi towarowemu, ale z powodów logistycznych nie są podczas nich przewożone ładunki generujące przychód.***

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 15 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Państwa członkowskie ***mogą stosować*** pod kontrolą fiskalną całkowite ***lub częściowe*** zwolnienia w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach.

Poprawka

5. Państwa członkowskie ***stosują*** pod kontrolą fiskalną całkowite zwolnienia w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w ***portach lub do baterii mobilnych statków ładowanych w portach.***

Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 15 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Dochody związane z transportem morskim państwa członkowskie przeznaczają i wykorzystują na wspieranie projektów i inwestycji w sektorze morskim. Do wsparcia kwalifikują się

projekty i inwestycje w zakresie efektywności energetycznej, transformacji energetycznej, zrównoważonych portów o obiegu zamkniętym, innowacyjnych technologii i rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, które przyczyniają się do dekarbonizacji sektora.

Uzasadnienie

Z uwagi na rosnącą potrzebę przeciwdziałania zmianie klimatu oraz w celu zmniejszenia ryzyka ucieczki emisji należy wspierać sektor morski w jego transformacji energetycznej.

Poprawka 49

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 15a

W dziesięcioletnim okresie przejściowym państwa członkowskie stosują minimalną stawkę zerową do zrównoważonych biopaliw i biogazu, paliw niskoemisyjnych, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, zaawansowanych zrównoważonych biopaliw i biogazu oraz energii elektrycznej używanych w sektorze kolejowym.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 16 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Bez uszczerbku dla innych przepisów unijnych, państwa członkowskie **mogą przyznawać**, pod kontrolą fiskalną, zwolnienia lub obniżki w zakresie poziomu opodatkowania wobec:

Bez uszczerbku dla innych przepisów unijnych, państwa członkowskie **przyznają**, pod kontrolą fiskalną, zwolnienia lub obniżki w zakresie poziomu opodatkowania wobec:

Poprawka 51

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 17 – akapit 1 – litera b – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

b) obniżki poziomu opodatkowania, które nie mogą być niższe od minimalnych poziomów określonych w załączniku I tabele B i D, do produktów energetycznych i energii elektrycznej wykorzystywanych do przewozów towarów i pasażerów koleją, metrem, tramwajem, trolejbusem, oraz przez lokalny publiczny transport pasażerski, do zbierania odpadów, **przez siły zbrojne i administrację publiczną**, do przewozu osób niepełnosprawnych i **przez** karetki pogotowia.

Poprawka

b) obniżki poziomu opodatkowania, które nie mogą być niższe od minimalnych poziomów określonych w załączniku I tabele B i D, do produktów energetycznych i energii elektrycznej wykorzystywanych do przewozów towarów i pasażerów koleją, metrem, tramwajem, trolejbusem, oraz przez lokalny publiczny transport pasażerski, **pojazdów do zbierania odpadów, sił zbrojnych i administracji publicznej, wykorzystywanych** do przewozu osób niepełnosprawnych i karetki pogotowia.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 29 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 ust. 8 **i art. 5 ust. 2**, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia 1 stycznia **2023** r.

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 ust. 8, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od dnia 1 stycznia **2025** r. **Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Rada sprzeciwi się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.**

Poprawka 53

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 29 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Przekazanie uprawnień, o którym

Poprawka

3. Przekazanie uprawnień, o którym

mowa w art. 2 ust. 8 *i art. 5 ust. 2*, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 29 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 2 ust. 8 *i art. 5 ust. 2* wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Rada nie wyraziła sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, Rada poinformowała Komisję, że nie wniesie sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Rady.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 30 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [1 stycznia 2023 r.] .

Poprawka 56

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 31 – akapit 1

mowa w art. 2 ust. 8, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

Poprawka

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 2 ust. 8 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Rada nie wyraziła sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, Rada poinformowała Komisję, że nie wniesie sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Rady.

Poprawka

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [1 stycznia 2025 r.] .

Tekst proponowany przez Komisję

Co **pięć lat i** po raz pierwszy **pięć lat od dnia** 1 stycznia 2023 r. Komisja przedstawia Radzie **sprawozdanie na temat** stosowania niniejszej dyrektywy.

Poprawka

Co **trzy lata, a** po raz pierwszy **trzy lata po dniu** 1 stycznia 2025 r., Komisja **dokonuje przeglądu niniejszej dyrektywy i** przedstawia Radzie **i Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie ze** stosowania niniejszej dyrektywy, **a w razie potrzeby publikuje nowy wniosek.**

Poprawka 57

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 31 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Trzy lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja monitoruje, ocenia i przedstawia sprawozdanie na temat ewentualnych negatywnych skutków niniejszej dyrektywy oraz, w razie potrzeby, proponuje środki zapobiegające takim negatywnym skutkom i zapewniające jej skuteczność.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 31 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Sprawozdanie Komisji obejmuje między innymi zbadanie minimalnego poziomu opodatkowania, wpływ innowacji i rozwoju technologicznego, w szczególności na efektywność energetyczną, wykorzystanie energii elektrycznej w transporcie oraz uzasadnienie zwolnień podatkowych, obniżenia podatku i zróżnicowania podatkowego, które przewidziano w dyrektywie. W sprawozdaniu uwzględnia się prawidłowe

Sprawozdanie Komisji obejmuje między innymi zbadanie minimalnego poziomu opodatkowania, wpływ innowacji, **dostępności rynkowej** i rozwoju technologicznego, w szczególności na efektywność energetyczną, wykorzystanie energii elektrycznej w transporcie oraz uzasadnienie zwolnień podatkowych, obniżenia podatku i zróżnicowania podatkowego, które przewidziano w dyrektywie. W sprawozdaniu uwzględnia się prawidłowe

funkcjonowanie rynku wewnętrznego, względy środowiskowe i społeczne, rzeczywistą wartość minimalnych poziomów opodatkowania **oraz** odpowiednie szersze cele Traktatów.

funkcjonowanie rynku wewnętrznego, względy środowiskowe i społeczne, rzeczywistą wartość minimalnych poziomów opodatkowania, **wpływ niniejszej dyrektywy na spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną państw członkowskich i regionów Unii, które polegają wyłącznie na lotnictwie i transporcie morskim, jak również** odpowiednie szersze cele traktatów.

Poprawka 59

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 32 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Dyrektywa 2003/96/WE, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku II część A, traci moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia **2023** r. , bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminu transpozycji do prawa krajowego dyrektywy określonej w załączniku II część B .

Poprawka

Dyrektywa 2003/96/WE, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku II część A, traci moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia **2025** r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminu transpozycji do prawa krajowego dyrektywy określonej w załączniku II część B.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 33 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Art. 1 ust. 1, art. 2 ust. 1 lit. a), art. 2 ust. 2, art. 2 ust. 3 akapit pierwszy, art. 4, art. 6, art. 8 ust. 2, art. 10, art. 11, art. 12, art. 16 lit. a), art. 16 lit. b), art. 20, art. 21 ust. 1 lit. a), art. 21 ust. 1 lit. c), art. 21 ust. 1 lit. e)–h), art. 21 ust. 1 lit. n), art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 2 i 3, art. 22 ust. 5, art. 23, art. 24, art. 25 ust. 1, art. 26 ust. 2 i art. 27, niezmienione w porównaniu z uchyloną dyrektywą, stosuje się od dnia 1 stycznia **2023** r.

Poprawka

Art. 1 ust. 1, art. 2 ust. 1 lit. a), art. 2 ust. 2, art. 2 ust. 3 akapit pierwszy, art. 4, art. 6, art. 8 ust. 2, art. 10, art. 11, art. 12, art. 16 lit. a), art. 16 lit. b), art. 20, art. 21 ust. 1 lit. a), art. 21 ust. 1 lit. c), art. 21 ust. 1 lit. e)–h), art. 21 ust. 1 lit. n), art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 2 i 3, art. 22 ust. 5, art. 23, art. 24, art. 25 ust. 1, art. 26 ust. 2 i art. 27, niezmienione w porównaniu z uchyloną dyrektywą, stosuje się od dnia 1 stycznia **2025** r.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – Część A – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>		
	Początek okresu przejściowego (01.01.2023 r.)	Stawka ostateczna po zakończeniu okresu przejściowego (01.01.2033 r.) przed indeksacją
Benzyna	10,75	10,75
Olej napędowy	10,75	10,75
Nafta	10,75	10,75
<u>Biopaliwa niespełniające kryteriów zrównoważonego rozwoju</u>	10,75	10,75
Gaz płynny (LPG)	7,17	10,75
Gaz ziemny	7,17	10,75
Biogaz niespełniający kryteriów zrównoważonego rozwoju	7,17	10,75
Nieodnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	7,17	10,75
Zrównoważone biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych	5,38	10,75
Zrównoważony biogaz produkowany z roślin spożywczych i pastewnych	5,38	10,75
Zrównoważone biopaliwa	5,38	5,38
Zrównoważony biogaz	5,38	5,38
Paliwa niskoemisyjne	0,15	5,38
Odnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	0,15	0,15
Zaawansowane zrównoważone biopaliwa i biogaz	0,15	0,15

<i>Poprawka</i>		
	Początek okresu przejściowego (01.01.2025 r.)	Stawka ostateczna po zakończeniu okresu przejściowego (01.01.2035 r.) przed indeksacją

Benzyna	10,75	10,75
Olej napędowy	10,75	10,75
Nafta	10,75	10,75
<u>Biopaliwa niespełniające kryteriów zrównoważonego rozwoju</u>	10,75	10,75
Gaz płynny (LPG)	5,38	10,75
Gaz ziemny	5,38	10,75
Biogaz niespełniający kryteriów zrównoważonego rozwoju	5,38	10,75
Nieodnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	7,17	10,75
Zrównoważone biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych	0,15	7,17
Zrównoważony biogaz produkowany z roślin spożywczych i pastewnych	0,15	7,17
Zrównoważone biopaliwa	0,00	5,38
Zrównoważony biogaz	0,00	5,38
Paliwa niskoemisyjne	0,00	5,38
Odnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	0,00	0,15
Zaawansowane zrównoważone biopaliwa i biogaz	0,00	0,15
Energia elektryczna	0,00	0,15

Tabela A.1 – Maksymalne poziomy opodatkowania mające zastosowanie do energii elektrycznej wykorzystywanej do celów określonych w art. 7 (w EUR za gigadżul)

	Okres przejściowy (01.01.2025 r. – 01.01.2035 r.)
Energia elektryczna	0,15

Poprawka 62

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – Część B – tabela

Tekst proponowany przez Komisję

	Początek okresu przejściowego (01.01.2023 r.)	Stawka ostateczna po zakończeniu okresu przejściowego (01.01.2033 r.) przed indeksacją
Olej napędowy	0,9	0,9
Ciężki olej napędowy	0,9	0,9
Nafta	0,9	0,9
Biopaliwa niespełniające kryteriów zrównoważonego rozwoju	0,9	0,9
Gaz płynny (LPG)	0,6	0,9
Gaz ziemny	0,6	0,9
Biogaz niespełniający kryteriów zrównoważonego rozwoju	0,6	0,9
Nieodnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	0,6	0,9
Zrównoważone biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych	0,45	0,9
Zrównoważony biogaz produkowany z roślin spożywczych i pastewnych	0,45	0,9
Zrównoważone biopaliwa	0,45	0,45
Zrównoważony biogaz	0,45	0,45
Paliwa niskoemisyjne	0,15	0,45
Odnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	0,15	0,15
Zaawansowane zrównoważone biopaliwa i biogaz	0,15	0,15
<i>Poprawka</i>		
	Początek okresu przejściowego (01.01.2025 r.)	Stawka ostateczna po zakończeniu okresu przejściowego (01.01.2035 r.) przed indeksacją
Olej napędowy	0,9	0,9
Ciężki olej napędowy	0,9	0,9
Nafta	0,9	0,9
Biopaliwa niespełniające kryteriów zrównoważonego rozwoju	0,9	0,9
Gaz płynny (LPG)	0,0	0,9
Gaz ziemny	0,0	0,9
Biogaz niespełniający kryteriów	0,0	0,9

zrównoważonego rozwoju		
Nieodnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	0,6	0,9
Zrównoważone biopaliwa produkowane z roślin spożywczych i pastewnych	0,15	0,9
Zrównoważony biogaz produkowany z roślin spożywczych i pastewnych	0,15	0,9
Zrównoważone biopaliwa	0,00	0,45
Zrównoważony biogaz	0,00	0,45
Paliwa niskoemisyjne	0,00	0,45
Odnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	0,00	0,15
Zaawansowane zrównoważone biopaliwa i biogaz	0,00	0,15
Energia elektryczna	0,00	0,15

	Okres przejściowy (01.01.2025 r. – 01.01.2035 r.)	
Energia elektryczna	0,15	

Poprawka 63

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – Część C – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>		
	Początek okresu przejściowego (01.01.2023 r.)	Stawka ostateczna po zakończeniu okresu przejściowego (01.01.2033 r.) przed indeksacją
Olej napędowy	0,9	0,9
Ciężki olej napędowy	0,9	0,9
Nafta	0,9	0,9
Węgiel i koks	0,9	0,9
Biopłyny niespełniające kryteriów zrównoważonego rozwoju	0,9	0,9
Stale produkty niespełniające kryteriów zrównoważonego rozwoju objęte kodami CN 4401 i 4402	0,9	0,9

Gaz płynny (LPG)	0,6	0,9
Gaz ziemny	0,6	0,9
Biogaz niespełniający kryteriów zrównoważonego rozwoju	0,6	0,9
Nieodnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	0,6	0,9
Zrównoważone biopłyyny produkowane z roślin spożywczych i pastewnych	0,45	0,9
Zrównoważony biogaz produkowany z roślin spożywczych i pastewnych	0,45	0,9
Zrównoważone biopłyyny	0,45	0,45
Zrównoważony biogaz	0,45	0,45
Zrównoważone stałe produkty objęte kodami CN 4401 i 4402	0,45	0,45
Paliwa niskoemisyjne	0,15	0,45
Odnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	0,15	0,15
Zaawansowane zrównoważone biopłyyny, biogaz i produkty objęte kodami CN 4401 i 4402	0,15	0,15
<i>Poprawka</i>		
	Początek okresu przejściowego (01.01.2025 r.)	Stawka ostateczna po zakończeniu okresu przejściowego (01.01.2035 r.) przed indeksacją
Olej napędowy	0,9	0,9
Ciężki olej napędowy	0,9	0,9
Nafta	0,9	0,9
Węgiel i koks	0,9	0,9
Biopłyyny niespełniające kryteriów zrównoważonego rozwoju	0,9	0,9
Stale produkty niespełniające kryteriów zrównoważonego rozwoju objęte kodami CN 4401 i 4402	0,9	0,9
Gaz płynny (LPG)	0,6	0,9
Gaz ziemny	0,6	0,9
Biogaz niespełniający kryteriów zrównoważonego rozwoju	0,6	0,9
Nieodnawialne paliwa pochodzenia	0,6	0,9

niebiologicznego		
Zrównoważone biopłyny produkowane z roślin spożywczych i pastewnych	0,15	0,9
Zrównoważony biogaz produkowany z roślin spożywczych i pastewnych	0,15	0,9
Zrównoważone biopłyny	0,00	0,45
Zrównoważony biogaz	0,00	0,45
Zrównoważone stałe produkty objęte kodami CN 4401 i 4402	0,00	0,45
Paliwa niskoemisyjne	0,00	0,45
Odnawialne paliwa pochodzenia niebiologicznego	0,00	0,15
Zaawansowane zrównoważone biopłyny, biogaz i produkty objęte kodami CN 4401 i 4402	0,00	0,15
Energia elektryczna	0,00	0,15

Tabela C.1 – Maksymalne poziomy opodatkowania mające zastosowanie do energii elektrycznej wykorzystywanej do ogrzewania (w EUR za gigadżul)

	Okres przejściowy (01.01.2025 r. – 01.01.2035 r.)
Energia elektryczna	0,15

Poprawka 64

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – Część D – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>		
Tabela D – Minimalne poziomy opodatkowania mające zastosowanie do energii elektrycznej (w EUR za gigadżul)		
	Początek okresu przejściowego (01.01.2023 r.)	Stawka ostateczna po zakończeniu okresu przejściowego (01.01.2033 r.) przed indeksacją
Energia elektryczna	0,15	0,15
<i>Poprawka</i>		

Tabela D – Minimalne poziomy opodatkowania mające zastosowanie do energii elektrycznej (w EUR za gigadżul)		
	Początek okresu przejściowego (01.01.2025 r.)	Stawka ostateczna po zakończeniu okresu przejściowego (01.01.2035 r.) przed indeksacją
Energia elektryczna	0,00	0,15

Tabela D.1 – Maksymalne poziomy opodatkowania mające zastosowanie do energii elektrycznej (w EUR za gigadżul)

	<i>Okres przejściowy (01.01.2025 r. – 01.01.2035 r.)</i>
<i>Energia elektryczna</i>	<i>0,15</i>

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Title	Restrukturyzacja unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona)
Odsyłacze	COM(2021)0563 – C9-0362/2021 – 2021/0213(CNS)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ECON 7.10.2021
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 7.10.2021
Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Data powołania	Maria Grapini 29.10.2021
Rozpatrzenie w komisji	3.3.2022
Data przyjęcia	17.5.2022
Wynik głosowania końcowego	+: 36 –: 10 0: 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, João Pimenta Lopes, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Clare Daly, Maria Grapini, Roman Haider

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov

10	-
ECR	Peter Lundgren
NI	Mario Furore
The Left	Clare Daly, Kateřina Konečná, João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

2	0
ID	Roman Haider
Renew	Jan-Christoph Oetjen

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się