

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie restrukturyzacji unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej”

[COM(2021) 563 final – 2021/0213 (CNS)]

(2022/C 194/13)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Współsprawozdawca: **Philippe CHARRY**

Wniosek o konsultację	Rada Unii Europejskiej, 21.9.2021
Podstawa prawna	Art. 113 i 192 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja ds. Unii Gospodarczej i Walutowej oraz Spójności Gospodarczej i Społecznej
Data przyjęcia przez sekcję	14.12.2021
Data przyjęcia na sesji plenarnej	20.1.2022
Sesja plenarna nr	566
Wynik głosowania	
(za/przeciw/wstrzymało się)	192/6/15

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje cel wniosku, ponieważ aktualizuje on ramy dyrektywy z 2003 r. i stara się je wyjaśnić oraz dąży do takiego ukształtowania opodatkowania, które promuje zrównoważoną energię ze źródeł niekopalnych.

1.2. EKES ubolewa, że opodatkowanie biopaliw we wniosku jest zbyt ściśle powiązane z kategoryzacją zawartą w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii, oraz uważa, że niedobór paliw alternatywnych i wynikający z tego wysoki poziom kosztów wymagają bardziej elastycznego podejścia do dopuszczalnych biopaliw, w tym w odniesieniu do minimalnego poziomu opodatkowania, który powinien być znacznie niższy niż mający zastosowanie do paliw kopalnych.

1.3. EKES uważa, że podwyższony minimalny poziom opodatkowania może mieć negatywne skutki społeczne, powodując ubóstwo energetyczne i związane z mobilnością, i z zadowoleniem przyjmuje fakt, że państwa członkowskie mogą zejść poniżej minimalnych poziomów w odniesieniu do paliwa do ogrzewania i energii elektrycznej wykorzystywanych przez gospodarstwa domowe znajdujące się w trudnej sytuacji i uznane organizacje charytatywne oraz że proponuje się na okres dziesięciu lat całkowite zwolnienie z opodatkowania paliw do ogrzewania i energii elektrycznej zużywanych przez gospodarstwa domowe znajdujące się w trudnej sytuacji.

1.4. EKES zaleca posłużenie się pojęciem „niepewności energetycznej”, które jest zjawiskiem zarówno jakościowym (postrzeganie zimna, wilgotności, poziomu komfortu), jak i ilościowym (koszty energii, próg ubóstwa) i nie może być traktowane wyłącznie w aspekcie ilościowym, tak jak we wniosku dotyczącym dyrektywy, który odnosi się do pojęcia „gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji”.

1.5. EKES podkreśla, że opodatkowanie związane ze środowiskiem musi również wyraźnie dążyć do osiągnięcia celów społecznych, co sprzyja jego akceptacji społecznej. Zawsze gdy pojawia się pytanie o redystrybucję dochodów podatkowych, Komitet zaleca, by wpływ z takich podatków były zwracane na przykład osobom, dla których podatki te są największym obciążeniem.

1.6. Komitet zwraca uwagę, że w wielu państwach członkowskich na pierwszy plan wysuwają się trudności finansowe związane z kosztami energii. EKES uważa, że w rozwiązaniu tych problemów może w dużym stopniu pomóc znaczne zwiększenie inwestycji w energię ze źródeł odnawialnych i dostosowanie europejskiego systemu opłat, tak aby odzwierciedlał ceny wszystkich rodzajów energii, w tym najtańszych. Wymaga to zmiany obecnego systemu aukcji na hurtowym rynku energii elektrycznej.

1.7. Komitet ostrzega również przed ryzykiem negatywnego wpływu na konkurencyjność przemysłu europejskiego i zauważa, że Komisja proponuje, by umożliwić państwom członkowskim przyznawanie obniżek podatku od zużycia produktów energetycznych wykorzystywanych do ogrzewania na rzecz zakładów energochłonnych lub w przypadku zawarcia porozumień z jednostkami gospodarczymi lub ich związkami w celu poprawy efektywności energetycznej. Możliwość ta ma zasadnicze znaczenie dla zachowania konkurencyjności przemysłu UE, biorąc pod uwagę, że większość gospodarek spoza UE nie przyjęła dotychczas konkretnych środków na rzecz klimatu.

1.8. EKES ubolewa również, że we wniosku Komisji zniesiono co do zasady możliwość zróżnicowania minimalnych stawek opodatkowania dla przedsiębiorstw i dla konsumentów.

1.9. Komitet sądzi, że możliwości obniżek przyznane w odniesieniu do transportu towarowego i pasażerskiego są niewystarczające, ponieważ wykluczają transport drogowy i naruszają zasadę neutralności technicznej. Opowiadałby się raczej za ogólnym zwolnieniem lub obniżką w odniesieniu do transportu towarowego i przedsiębiorstw prowadzących znaczącą działalność związaną z wywozem do państw trzecich.

1.10. EKES zwraca w tym kontekście uwagę na propozycję Komisji dotyczącą harmonizacji poziomów opodatkowania oleju napędowego i benzyny. Oznacza ona wzrost kosztów transportu towarów, który mógłby zostać zrekompensovany ogólnym obniżeniem podatków od paliw wykorzystywanych w transporcie towarów. To samo rozumowanie dotyczy zniesienia rozróżnienia między olejem napędowym wykorzystywanym do celów handlowych i niehandlowych.

1.11. Komitet zwraca również uwagę, że specjalne możliwości obniżenia opodatkowania przewidziane w art. 8 ust. 2 i art. 18 w odniesieniu do niektórych rodzajów sprzętu i sektorów energochłonnych są niezwykle selektywne i mogą, z uwagi na ich uznaniowy charakter, spowodować dokładnie taki rodzaj konkurencji podatkowej, jaki wniosek Komisji ma wyeliminować.

1.12. Jeśli chodzi o wartość dodaną rozszerzenia opodatkowania na transport lotniczy i wodny w UE, EKES podkreśla wagę skupienia się także na innych efektywnych sposobach wspierania bardziej zrównoważonego rozwoju tych środków transportu. Na przykład w przypadku lotnictwa opracowywane są nowe i zrównoważone typy napędu i należy skoncentrować się na specjalnych środkach służących ich promowaniu.

1.13. EKES uważa, że przepisy dotyczące transportu morskiego i lotnictwa nie uwzględniają w wystarczającym stopniu sytuacji krajów wyspiarskich, krajów o rozległych archipelagach oraz krajów o dużych odległościach i słabo zaludnionych regionach.

1.14. EKES zauważa również, że państwom członkowskim pozostawiono decyzję, czy chcą poddać pozaunijną żeglugę powietrzną i wodną takim samym poziomom opodatkowania, jakie obowiązują na terytorium UE, czy też zwolnić je z takich podatków. Komitet jest bardzo krytycznie nastawiony do tego przepisu, ponieważ może on zachęcać państwa członkowskie do podejmowania samodzielnych działań w zakresie opodatkowania środków transportu, podczas gdy należy promować przede wszystkim rozwiązania ogólnoświatowe, a działania jednostronne mogą powodować poważne komplikacje.

2. Kontekst opinii, a także rozpatrywanego wniosku ustawodawczego

2.1. W ramach pakietu „Gotowi na 55” Komisja przedłożyła wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie restrukturyzacji unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona), przekształcający obecną dyrektywę Rady 2003/96/WE⁽¹⁾ w tej samej sprawie.

2.2. Podając przyczynę przedstawienia wniosku, Komisja powołała się na potrzebę wprowadzenia jasnych przepisów podatkowych dotyczących produktów energetycznych i energii elektrycznej, aby zapewnić, że będą one nadal przyczyniać się do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, a jednocześnie sprzyjać stawianiu czoła wyzwaniom związanym z klimatem i ochroną środowiska wynikającym z Zielonego Ładu. Opodatkowanie energii może przyczynić się do realizacji ambitnego celu określonego w Europejskim prawie o klimacie, zgodnie z którym do 2030 r. należy ograniczyć emisję CO₂ o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. poprzez zapewnienie, że opodatkowanie paliw silnikowych, paliw do ogrzewania i energii elektrycznej będzie lepiej odzwierciedlać ich wpływ na środowisko i zdrowie.

2.3. Mając to na uwadze, zaproponowano nowe, wyższe minimalne poziomy opodatkowania, a możliwości przyznawania zwolnień przez państwa członkowskie zostały ograniczone i zawężone. Ponadto paliwa lotnicze i morskie poddano opodatkowaniu przede wszystkim w odniesieniu do większości operacji wewnątrzunijnych, przy czym państwa członkowskie mają możliwość zastosowania zwolnienia lub tego samego poziomu opodatkowania do pozaunijnej żeglugi powietrznej lub wodnej.

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

2.4. Wniosek stanowi część pakietu „Gotowi na 55”. Ponieważ jest to odzwierciedlenie zasady „zanieczyszczający płaci”, istnieje silne powiązanie z systemem ETS i wnioskiem dotyczącym aktualizacji tego systemu, który również stanowi część tego pakietu.

3. Uwagi ogólne

3.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje cel wniosku, zarówno dlatego, że aktualizuje on ramy dyrektywy z 2003 r. i stara się je wyjaśnić, jak i dlatego, że dąży do takiego ukształtowania opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej wykorzystywanej jako paliwo do ogrzewania lub paliwo silnikowe, które promuje zrównoważoną energię ze źródeł niekopalnych.

3.2. EKES zauważa, że chociaż w proponowanych poziomach opodatkowania nie ma formalnego elementu związanego z emisją CO₂, proponowana struktura opodatkowania miałaby jednak podobny skutek, ponieważ najwyższe minimalne poziomy opodatkowania ustalono dla paliw kopalnych emitujących CO₂.

3.3. W tym kontekście EKES wyraża ubolewanie, że opodatkowanie biopaliw we wniosku jest zbyt sztywno powiązane z podziałem na kategorie dokonany w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii. Komitet uważa, że niedostatek paliw alternatywnych i związany z tym wysoki poziom kosztów wymagają bardziej elastycznego podejścia do dopuszczalnych biopaliw, zarówno w odniesieniu do przekształconej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej, która nie jest przedmiotem niniejszej opinii, jak i do minimalnego poziomu opodatkowania, który powinien być znacznie niższy niż w przypadku paliw kopalnych.

3.4. EKES jest zdania, że podwyższenie minimalnego poziomu opodatkowania może mieć negatywne skutki społeczne, powodując ubóstwo energetyczne i ubóstwo w zakresie mobilności. Komisja rzeczywiście uwzględniła tę kwestię, upoważniając państwa członkowskie do zejścia poniżej minimalnych poziomów dla energii elektrycznej i paliw wykorzystywanych do ogrzewania przez gospodarstwa domowe i organizacje uznane za dobroczynne oraz zezwalając na całkowite zwolnienie z opodatkowania przez okres dziesięciu lat energii elektrycznej i paliw wykorzystywanych do ogrzewania przez „gospodarstwa domowe znajdujące się w trudnej sytuacji”, zgodnie z definicją zawartą w art. 17 lit. c). EKES wyraża ubolewanie, że nie uwzględniono podobnych środków w celu uniknięcia ubóstwa związanego z mobilnością. Możliwości obniżki proponowane dla transportu publicznego i dla środków transportu innych niż transport drogowy nie są w tym kontekście pomocne.

3.5. Rzeczywistość społeczna zielonego opodatkowania jest bowiem dwojaka: z jednej strony nie dotyka ono wszystkich gospodarstw domowych w ten sam sposób i często to właśnie gospodarstwa domowe znajdujące się w najtrudniejszej sytuacji i gospodarstwa domowe należące do klasy średniej ponoszą najwyższe koszty energii w stosunku do swoich dochodów.

3.6. EKES podkreśla, że chociaż Komisja jest zdania, że aspekt społeczny został uwzględniony w części społecznej pakietu legislacyjnego, tj. we wniosku dotyczącym rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny, to „nie przeprowadzono specjalnej oceny skutków” dotyczącej tego aspektu w odniesieniu do tego wniosku dotyczącego rozporządzenia (zob. tekst wniosku dotyczącego rozporządzenia). Komisja opiera się natomiast na ocenie skutków leżącej u podstaw Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. oraz na ocenie skutków towarzyszącej przeglądowi dyrektywy w sprawie ETS.

3.6.1. Struktura Funduszu nasuwa również pewne pytania. Jedynie jego część zostanie przeznaczona na rekompensatę społeczną; reszta trafi na działania promujące pojazdy elektryczne oraz na inwestycje w infrastrukturę ładowania i obniżenie emisyjności budynków. EKES ma wątpliwości, czy takie środki przyniosą korzyści gospodarstwom domowym o niskich dochodach, biorąc pod uwagę, że ze środków wsparcia dotyczących pojazdów elektrycznych skorzystają raczej bardziej zamożne gospodarstwa domowe.

3.6.2. Zdaniem EKES-u opracowanie sprawiedliwego i skutecznego mechanizmu kompensacyjnego uwzględniającego różne nierówności jest złożonym celem, na którego osiągnięcie Społeczny Fundusz Klimatyczny właściwie nie pozwala. Stosunkowo biedny kraj z małym poziomem nierówności mógłby otrzymywać z Funduszu mniej pieniędzy niż bogaty kraj, w którym występują znaczne nierówności.

3.7. EKES uważa, że ocena skutków wniosku dotyczącego dyrektywy nie jest wystarczająco dogłębna. Podkreśla, że opodatkowanie związane ze środowiskiem niesie ze sobą dwojakie koszty społeczne: nie dotyka ono wszystkich gospodarstw domowych w ten sam sposób i często to gospodarstwa domowe znajdujące się w najtrudniejszej sytuacji i gospodarstwa domowe należące do klasy średniej ponoszą najwyższe koszty energii w stosunku do swoich dochodów.

3.8. Komitet jest zdania, że we wniosku dotyczącym dyrektywy należy wprowadzić jaśniejsze pojęcie „niepewności”; w art. 17 tego wniosku zapisano: „gospodarstwo domowe znajdujące się w trudnej sytuacji” oznacza gospodarstwo domowe w znacznym stopniu dotknięte skutkami niniejszej dyrektywy, co dla celów niniejszej dyrektywy oznacza, że znajduje się ono poniżej progu zagrożenia ubóstwem, zdefiniowanego jako 60 % krajowej mediany ekwiwalentnego dochodu do dyspozycji”.

3.9. Pojęcia niepewności energetycznej i ubóstwa energetycznego stosuje się od 2009 r., od dyrektywy w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej: jako „dotkniętych ubóstwem energetycznym” określa się klientów/gospodarstwa domowe o ograniczonym dostępie do energii (głównie gazu i energii elektrycznej). Termin „niepewność energetyczna” odnosi się do osób lub gospodarstw domowych, których zasoby i warunki życia nie pozwalają na zaopatrzenie się w odpowiednią ilość energii w celu uzyskania minimalnego poziomu komfortu.

3.9.1. EKES zastanawia się, dlaczego w przekształconej dyrektywie w sprawie opodatkowania energii wprowadzono kryterium „60 % krajowej mediany ekwiwalentnego dochodu do dyspozycji”, skoro pojęcie ubóstwa energetycznego byłoby bardziej odpowiednie w tym względzie, a ponadto jest ono wielowymiarowe i obejmuje:

- ubóstwo ekonomiczne gospodarstw domowych (dochody, wydatki niezwiązane z energią),
- ryzyko związane z dostawami energii (wysokie i zmienne ceny, jakość elektrowni),
- zły stan techniczny budynków lub ich odizolowanie geograficzne, brak transportu publicznego itp. często powiązany z potrzebami transportowymi (stała odległość między miejscem zamieszkania a miejscem pracy).

3.9.2. Każda z tych trudności powoduje niepewność energetyczną.

3.9.3. EKES zaleca posłużenie się pojęciem „niepewności energetycznej”, które jest zjawiskiem zarówno jakościowym (postrzeganie zimna, wilgotności, poziomu komfortu), jak i ilościowym (koszty energii, próg ubóstwa) i nie może być rozumiane wyłącznie w aspekcie ilościowym, tak jak we wniosku dotyczącym dyrektywy, gdy odnosi się on do pojęcia „gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji”.

3.9.4. Komitet podkreśla, że rozwiązania socjalne mające na celu wspieranie osób o niskich dochodach odchodzą od zasady surowego pilnowania progów, która prowadzi do nieuzasadnionego rozróżnienia między obywatelami, których dochody mogą różnić się jedynie o kilka centów od progów. W związku z tym jakikolwiek sztywny próg, taki jak próg 60 % przewidziany we wniosku dotyczącym dyrektywy, może nie osiągnąć zamierzonego celu, a ponadto wywołać liczne negatywne zachowania obywateli i prowadzić do przejścia od zatrudnienia do szarej strefy lub do ukrywania dochodów.

3.9.5. EKES zwraca również uwagę, że pomoc społeczna dla osób o niskich dochodach znacznie się różni w poszczególnych państwach członkowskich i że wiele rodzajów pomocy społecznej nie podlega opodatkowaniu, a zatem administracja podatkowa nie uznaje ich za dochód.

3.10. Oprócz problemów związanych z mieszkalnictwem (6,9 % gospodarstw domowych w UE-27 nie jest w stanie odpowiednio ogrzać swoich domów, przy czym w Bułgarii jest to 30,1 %, a w Finlandii – 1,8 %, co pokazuje zróżnicowanie poziomów niepewności energetycznej), istnieje również niepewność związana z mobilnością i transportem. Ceny benzyny wpływają na mobilność gospodarstw domowych, w szczególności tych, które mieszkają na obszarach bez transportu publicznego, oraz tych, których samochody są stare, a które nie mogą ich zmienić. Prowadzi to do nowych form niepewności energetycznej powiązanych z mobilnością i transportem.

3.11. EKES podkreśla w związku z tym, że trudności finansowe wynikające z kosztów energii znajdują się obecnie w centrum uwagi w wielu państwach członkowskich i wywołują negatywne skutki zarówno dla rodzin znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji, jak i dla przedsiębiorstw. Uważa, że w rozwiązaniu tych problemów może w dużym stopniu pomóc znaczne zwiększenie inwestycji w energię ze źródeł odnawialnych i zreformowanie europejskiego systemu kształtowania opłat, tak aby odzwierciedlał ceny wszystkich rodzajów energii, w tym najtańszych. Wymaga to zmiany systemu aukcji hurtowych rynków energii elektrycznej zgodnie z zasadami europejskiego rynku wewnętrznego energii elektrycznej.

3.12. Komitet ostrzega również przed ryzykiem negatywnych skutków dla konkurencyjności przemysłu europejskiego i zauważa, że Komisja proponuje umożliwienie państwom członkowskim stosowania obniżek podatku odnośnie do zużycia produktów energetycznych wykorzystywanych do ogrzewania na rzecz zakładów energochłonnych lub w przypadku zawarcia porozumień z jednostkami gospodarczymi lub ich związkami w celu poprawy efektywności energetycznej. Możliwość ta ma zasadnicze znaczenie dla zachowania konkurencyjności przemysłu UE, biorąc pod uwagę, że większość gospodarek spoza UE nie przyjęła jak dotąd konkretnych środków na rzecz klimatu.

3.13. EKES ubolewa również, że we wniosku Komisji zasadniczo zniesiono możliwość zróżnicowania minimalnych stawek opodatkowania dla przedsiębiorstw i konsumentów.

3.14. EKES przyjmuje do wiadomości możliwość obniżenia podatków dla niektórych rodzajów transportu, ale ubolewa, że nie proponuje się żadnego rozwiązania w odniesieniu do transportu drogowego, z wyjątkiem transportu trolejbusowego.

3.15. Ogólnie rzecz biorąc, EKES uważa, że możliwości obniżenia podatku przyznane w odniesieniu do transportu towarów i osób są niewystarczające, ponieważ wykluczają transport drogowy i nie respektują zasady neutralności technicznej, na przykład poprzez uznanie trolejbusów za jedyny pojazd drogowy, który może podlegać obniżeniu podatku.

3.15.1. Komitet opowiadałaby się raczej za ogólnym zwolnieniem lub obniżką w odniesieniu do transportu towarowego i przedsiębiorstw prowadzących znaczącą działalność związaną z wywozem do państw trzecich.

3.15.2. EKES zwraca w tym kontekście uwagę na propozycję Komisji zmierzającą do harmonizacji poziomów opodatkowania oleju napędowego i benzyny. Oznacza ona wzrost kosztów transportu towarów, który mógłby zostać zrekomensowany ogólnym obniżeniem podatków od paliw wykorzystywanych w transporcie towarów. To samo rozumowanie dotyczy zniesienia rozróżnienia między olejem napędowym wykorzystywanym do celów handlowych i niehandlowych.

3.16. Komitet zwraca również uwagę, że specjalne możliwości obniżenia opodatkowania przewidziane w art. 8 ust. 2 i art. 18 w odniesieniu do niektórych rodzajów sprzętu i sektorów energochłonnych są niezwykle selektywne i mogą, z uwagi na ich uznaniowy charakter, spowodować dokładnie taki rodzaj konkurencji podatkowej, jaki wniosek Komisji ma wyeliminować. Trudno zrozumieć, dlaczego nie wybrano prostego rozwiązania w postaci obniżonych poziomów opodatkowania dla podmiotów gospodarczych. Jest to szczególnie istotne w przypadku „procesów mineralogicznych”, które jako takie mogą być objęte możliwościami obniżki na mocy art. 18, ale według uznania danego państwa członkowskiego, co powoduje niepewność prawa i konkurencję podatkową.

3.17. Jeśli chodzi o wartość dodaną rozszerzenia opodatkowania na transport lotniczy i wodny w UE, EKES podkreśla wagę skupienia się także na innych efektywnych sposobach wspierania bardziej zrównoważonego rozwoju tych środków transportu. W przypadku lotnictwa opracowywane są nowe i zrównoważone typy napędu i należy skoncentrować się na specjalnych środkach służących ich promowaniu. Jeśli chodzi o transport wodny, jest to jeden z sektorów, w których dekarbonizacja wydaje się być niezwykle trudna. W związku z tym istnieje ryzyko, że objęcie takiego transportu opodatkowaniem doprowadzi jedynie do wzrostu kosztów, co prawdopodobnie nastąpi również w przypadku rozszerzenia systemu ETS na ten sektor. W obu tych kontekstach dziesięcioletni okres przejściowy dla ogólnego stopniowego wprowadzania opodatkowania w odniesieniu do lotnictwa i specjalnych systemów opodatkowania w odniesieniu do zrównoważonych biopaliw i innych paliw alternatywnych wydaje się niezwykle krótki.

3.18. EKES uważa, że przepisy dotyczące transportu morskiego i lotnictwa nie uwzględniają w wystarczającym stopniu sytuacji krajów wyspiarskich, krajów o rozległych archipelagach oraz krajów o dużych odległościach i słabo zaludnionych regionach.

3.19. Komitet zauważa również, że państwom członkowskim pozostawiono decyzję, czy chcą poddać pozaunijną żeglugę powietrzną i wodną takim samym poziomom opodatkowania, jakie obowiązują na terytorium UE, czy też zwolnić je z takich operacji. EKES jest bardzo krytycznie nastawiony do tego przepisu, ponieważ może on zachęcać państwa członkowskie do podejmowania samodzielnych działań w zakresie opodatkowania środków transportu, podczas gdy należy promować przede wszystkim rozwiązania ogólnoswiatowe, a działania jednostronne mogą powodować poważne komplikacje.

3.20. Ponadto EKES zastanawia się nad skutecznością zielonego opodatkowania. Instrumenty zielonego opodatkowania dotyczą sektorów energii, transportu, zanieczyszczeń i zasobów naturalnych. Chociaż wiele z nich zostało opracowanych w europejskich ramach, a zatem są one wspólne dla wszystkich krajów UE, ich stosowanie różni się w poszczególnych krajach, mimo że teoretycznie jest ono uregulowane.

3.21. Różne formy redystrybucji dochodów podatkowych mogą działać na niekorzyść akceptacji zielonego opodatkowania przez podatników: zmniejszenie deficytu publicznego, redystrybucja dochodów na rzecz przedsiębiorstw lub gospodarstw domowych, zmniejszenie innych podatków, takich jak opodatkowanie dochodów z pracy, przeznaczenie dochodów na politykę lub inwestycje w zakresie ochrony środowiska. Jak pokazał kryzys „żółtych kamizelek” we Francji, te cztery formy redystrybucji dochodów nie są w stanie przekonać społeczeństwa do zaakceptowania wzrostu cen opodatkowanych produktów.

3.22. Podsumowując, EKES jest zdania, że w kontekście społecznej akceptowalności opodatkowania związanego ze środowiskiem nie można zaniedbywać rekompensaty uwzględniającej dochody gospodarstw domowych i ich niepewność energetyczną w wymiarze strukturalnym (brak transportu publicznego, termoizolacja budynków mieszkalnych, efektywność systemu ogrzewania, rodzaj posiadanego pojazdu).

3.23. Podatki związane ze środowiskiem są często uznawane za niesprawiedliwe, ponieważ dotyczą najsilniej skromnych gospodarstw domowych, a obecnie w coraz większym stopniu również klasę średnią. Gospodarstwa domowe o niskich dochodach, które wydają znaczną część swoich dochodów na benzynę i transport, ucierpią w nieproporcjonalnie dużym stopniu. Mogą też mieć mniejsze możliwości dokonania transformacji ekologicznej: choć koszty eksploatacyjne produktów niskoemisyjnych (pojazdów elektrycznych, paneli słonecznych itp.) mogą być niższe, niezbędna jest wysoka początkowa inwestycja, co może być przeszkodą dla gospodarstw domowych o ograniczonym dostępie do kapitału. Ponadto gospodarstwa domowe znajdujące się w niepewnej sytuacji są zobowiązane do planowania wydatków w perspektywie krótkoterminowej, co uniemożliwia im skorzystanie z ewentualnych oszczędności długoterminowych.

3.24. Aby opodatkowanie związane ze środowiskiem było akceptowalne społecznie, musi być uzupełnione środkami wyrównawczymi, ale środki takie nie pojawiają się ani we wniosku dotyczącym dyrektywy, ani w Społecznym Funduszu Klimatycznym.

Bruksela, dnia 20 stycznia 2022 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego