EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 27.5.2011
KOM(2011) 302 v konečném znění

2011/0133 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

kterým se v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES Německu povoluje uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů („pobřežní elektřina“)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Zdanění energetických produktů a elektřiny je v Unii upraveno směrnicí Rady 2003/96/ES[1] (dále jen „směrnice o zdanění energie“ nebo „směrnice“).

Podle čl. 19 odst. 1 směrnice může Rada kromě ustanovení zejména článků 5, 15 a 17 jednomyslně na návrh Komise povolit kterémukoli členskému státu, aby zavedl další osvobození od daně nebo snížení z důvodu některé zvláštní politiky.

Cílem tohoto návrhu je povolit Německu uplatňování snížené sazby daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů (dále jen pobřežní elektřina). Tato výjimka má poskytnout ekonomickou pobídku k využívání pobřežní elektřiny s cílem snížit znečištění ovzduší v přístavních městech.

Žádost a její obecné souvislosti

Dopisem ze dne 27. prosince 2010 německé orgány Komisi sdělily, že zamýšlejí uplatňovat na pobřežní elektřinu sníženou sazbu daně ve výši minimální sazby EU, tj. 0,50 EUR/kWh. Doplňkové informace poskytnuté Německem byly obdrženy dne 11. ledna 2011.

Německo požádalo o povolení snížit daň na dobu neurčitou.

Pomocí požadovaného opatření hodlá Německo poskytnout pobídku k využívání pobřežní elektřiny, o níž se usuzuje, že je méně znečišťující alternativou výroby elektřiny na palubě plavidel v kotvištích přístavů. V současnosti je nutno pobřežní elektřinu zdaňovat podle obecné sazby daně z elektřiny, která činí 20,50 EUR/MWh. Členské státy musí na druhou stranu podle čl. 14 odst. 1 písm. c) směrnice o zdanění energie osvobodit od daně elektřinu vyráběnou na palubě lodí pro plavbu ve vodách Společenství a podle čl. 15 odst. 1 písm. f) tak mohou učinit v případě elektřiny vyráběné na palubě lodí pro plavbu na vnitrozemských vodních cestách.

Německo si přeje na pobřežní elektřinu uplatňovat sníženou sazbu ve výši 0,50 EUR/MWh, čímž by dodrželo minimální sazbu daně z elektřiny stanovenou ve směrnici 2003/96/ES. Snížená sazba daně z elektřiny se má vztahovat na všechny dodávky pobřežní elektřiny ve vodách Společenství i na vnitrozemských vodních cestách s výjimkou soukromých rekreačních plavidel.

Snížením daně Německo zamýšlí poskytnout provozovatelům plavidel pobídku, aby využívali pobřežní elektřinu za účelem snížení emisí přenášených vzduchem a hluku z plavidel v kotvištích a rovněž emisí CO_2. Uplatňování snížené daně by zlepšilo konkurenceschopnost pobřežní elektřiny ve vztahu ke spalování lodních paliv na palubě, které je od daně zcela osvobozeno.

Německo má za to, že toto opatření je v souladu s doporučením Komise 2006/339/ES[2] o podpoře využívání pobřežní elektrické energie loděmi v kotvištích přístavů v Evropské unii a

[1] Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, Úř. věst. L 283, 31.10.2003 s. 51.

se sdělením Komise „Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018“ (KOM(2009) 8)[3].

Argumenty německých orgánů týkající se dopadu opatření na vnitřní trh

Německé orgány uvádějí, že opatření nepostihne řádné fungování vnitřního trhu a nepovede k narušení hospodářské soutěže. Německé orgány tvrdí, že příjemci, provozovatelé lodí, kteří budou dostávat pobřežní elektřinu při minimální sazbě daně uvedené ve směrnici 2003/96/ES, nebudou ve skutečnosti hospodářsky zvýhodněni, protože tito provozovatelé si v současnosti vyrábějí vlastní elektřinu na palubě a protože tato elektřina je od daně osvobozena. Náhrada elektřiny z vlastní výroby za pobřežní elektřinu zdaněnou při použitelné minimální sazbě by podle německých orgánů nevedla celkovému nákladovému zvýhodnění.

Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, zejména čl. 14 odst. 1 písm. c) a čl. 15 odst. 1 písm. f).

Posouzení opatření podle článku 19 směrnice 2003/96/ES

Důvody zvláštní politiky

Ustanovení čl. 19 odst. 1 prvního pododstavce směrnice zní takto:

> *„Kromě ustanovení předchozích článků, zejména článků 5, 15 a 17, může Rada jednomyslně na návrh Komise povolit kterémukoli členskému státu, aby zavedl další osvobození od daně nebo snížení z důvodu některé zvláštní politiky.“*

Prostřednictvím dotyčného snížení daně sledují německé orgány cíl spočívající v podpoře způsobu uspokojování energetických potřeb lodí v kotvištích přístavů, který je méně škodlivý pro životní prostředí, a tím zlepšení kvality místního ovzduší. Jak Německo uvedlo, Komise již vlastně doporučila využívání pobřežní elektřiny jako alternativy výroby elektřiny na palubě plavidel v kotvištích, a tím uznala její přínosy z hlediska ochrany životního prostředí[4]. Podotýká se, že elektřina dodávaná plavidlům v kotvištích je Německu v současnosti zdaněna sazbou 20,50 EUR/MWh. Požadované snížení by tudíž vedlo k další pobídce k využívání této technologie rovnající se 20 EUR/MWh a přispělo by tak k udávanému cíli politiky.

Komise rovněž bere na vědomí, že v současnosti je významnou překážkou pro širší využívání pobřežní elektřiny téměř úplně chybějící nezbytná pobřežní infrastruktura v přístavech a že k dosažení politického cíle dotyčného osvobození od daně tedy budou pravděpodobně nezbytné další iniciativy zaměřené zejména na vybudování této infrastruktury. V této souvislosti se poznamenává, že od června 2011 budou mít členské státy bezpodmínečnou

---

[2] Doporučení Komise 2006/339/ES ze dne 8. května 2006 o podpoře využívání pobřežní elektrické energie loděmi v kotvištích přístavů Společenství (Úř. věst. L 125, 12.5.2006).

[3] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018, KOM(2009) 8 v konečném znění.

[4] Viz poznámka 2 výše.

povinnost vyhovět normám kvality ovzduší pro příslušné znečišťující látky, jako jsou částice[5]. Tato povinnost vyžaduje, aby tam, kde je to příslušné, členské státy nalezly řešení problémů, jako jsou emise z lodí v kotvištích přístavů, a lze předpokládat, že v přístavech s těmito problémy bude využívání pobřežní elektřiny podporováno jako součást celkové strategie kvality ovzduší.

Co se týká povahy sledovaného cíle politiky, Komise upozorňuje na skutečnost, že podpora pobřežní elektřiny je společným politickým cílem, který by měla sledovat celá Unie. To se jednoznačně uvádí ve sdělení Komise KOM(2007) 575 o integrované námořní politice a v průvodním pracovním dokumentu útvarů Komise[6], kde se oznamuje, že tento cíl bude zahrnut v rámci revize směrnice 2003/96/ES. Cílem článku 19 je však reagovat na zvláštní situaci v jednotlivých členských státech, která není ve směrnici zohledněna. Odchylku na základě článku 19, která sleduje politický cíl spočívající v podpoře pobřežní elektřiny, lze proto udělit pouze jako přechodné opatření, než bude tento cíl zohledněn v rámci revize směrnice 2003/96/ES.

Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Požadované opatření se týká především politiky EU v oblasti životního prostředí. Jelikož pomůže omezit spalování lodních paliv na palubě plavidel v přístavech, přispěje k cíli zlepšení kvality místního ovzduší. Opatření by také v omezeném rozsahu mohlo vést ke snížení emisí CO_2, přestože význam tohoto dopadu bude záviset na zdroji elektřiny, která bude dodávána plavidlům prostřednictvím pobřežní sítě[7].

V tomto bodě je třeba připomenout, že významným důvodem nepříznivého soutěžního postavení pobřežní elektřiny je skutečnost, že alternativa, tj. elektřina vyráběná na palubě plavidel v době, kdy se nacházejí v námořních přístavech, je v současnosti od daně zcela osvobozena: od daně jsou osvobozena nejen lodní paliva spalovaná pro výrobu elektřiny, což odpovídá běžné situaci podle čl. 14 odst. 1 písm. a) směrnice 2003/96/ES, ale i samotná elektřina vyráběná na palubě plavidel (viz čl. 14 odst. 1 písm. c) směrnice 2003/96/ES). Ačkoli posledně uvedenou výjimku lze stěží pokládat za opatření, které je v souladu s cíli Unie v oblasti životního prostředí, je odrazem praktických aspektů. Zdanění elektřiny vyráběné na palubě by vyžadovalo prohlášení majitele, který je často usazen ve třetí zemi, nebo provozovatele lodi o množství spotřebované elektřiny. V prohlášení by musel být dále uveden podíl elektřiny spotřebované v teritoriálních vodách členského státu, v němž má být daň uhrazena. To by znamenalo obrovskou administrativní zátěž pro majitele lodí, kteří by museli taková prohlášení vydávat pro každý členský stát, jehož teritoriálních vod se to týká. Za této situace může být odůvodněné nepenalizovat méně znečišťující alternativu v podobě pobřežní elektřiny tím, že Německu bude povoleno uplatňovat sníženou sazbu daně.

---

5 Viz směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008).

6 Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii, 10.10.2007, KOM(2007) 575 v konečném znění a pracovní dokument útvarů Komise – průvodní dokument ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii, 10.10.2007, SEK(2007) 1278.

7 Komise již dříve odhadla, že přechod na pobřežní elektřinu povede k průměrnému snížení emisí CO_2 o 50 %, viz poznámka pod čarou 2. Dopad dotyčného opatření se však od této odhadované hodnoty může významně lišit, protože rozhodujícím způsobem závisí na uhlíkové náročnosti příslušné tržní oblasti a přesné době, kdy dojde k dodatečné poptávce po elektřině.

Co se týká elektřiny spotřebované plavidly v kotvištích přístavů na vnitrozemských vodních cestách, je na rozdíl od situace v námořních přístavech osvobození elektřiny vyráběné na palubě pro členské státy pouze nepovinné (čl. 15 odst. 1 písm. f)). Členským státům proto žádná právní překážka nebrání v tom, aby s pobřežní elektřinou a výrobou elektřiny na palubě v přístavech na vnitrozemských vodních cestách zacházely stejně. Možnost, kterou nabízí čl. 15 odst. 1 písm. f) směrnice, a to nezdaňovat elektřinu vyráběnou na palubě, je ze strany zákonodárce opět vysvětlena praktickými aspekty a současně je úzce spojena s volitelnými daňovými výhodami pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách. Většina členských států a mezi nimi i Německo se rozhodla nezdaňovat paliva používaná pro tyto účely. Pokud se týká Rýna a jeho přítoků, je toto osvobození od daně součástí mezinárodní dohody[8], kterou Německo ratifikovalo. Považuje se také za nepraktické zdaňovat zvlášť vstupní palivo pro výrobu elektřiny na palubě (viz čl. 21 odst. 5 třetí pododstavec směrnice 2003/96/ES), protože by to přinejmenším předpokládalo rozlišování mezi palivem používaným pro výrobu elektřiny a pro plavbu. A závěrem, při rozhodování, zda rozšířit osvobození od daně vztahující se na námořní dopravu na paliva používaná pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách, vezmou členské státy v úvahu řadu hledisek, včetně širších cílů vnitrostátní dopravní politiky, jako jsou ohledy životního prostředí, které je mohou vést k tomu, že paliva používaná pro tyto účely nezdaní.

V této fázi se proto považuje za odůvodněné rozšířit možnost spočívající v osvobození pobřežní elektřiny na přístavy na vnitrozemských vodních cestách.

Vnitřní trh a spravedlivá hospodářská soutěž

Z hlediska vnitřního trhu a spravedlivé hospodářské soutěže by požadované opatření snížilo stávající narušení mezi dvěma konkurenčními zdroji elektřiny pro lodě v kotvištích, tj. výrobou elektřiny na palubě a pobřežní elektřinou, které je způsobeno osvobozením lodních paliv od daně.

Pokud se jedná o hospodářskou soutěž mezi provozovateli plavidel, je nutno zaprvé zopakovat, že v současnosti pobřežní elektřinu využívá komerčně velmi málo plavidel. Zadruhé, i kdyby toto opatření zajistilo dopravním společnostem výhodu v tom, že by mohly nakupovat elektřinu při nižších nákladech ve srovnání se společnostmi působícími v jiných odvětvích, neočekává se, že by zkoumané opatření významně změnilo situaci v oblasti hospodářské soutěže v odvětví dopravy. Ačkoliv přesné odhady nákladů závisí v rozhodující míře na vývoji ceny ropy, a jsou proto velmi obtížné, dostupné důkazy potvrzují prohlášení ze strany Německa, že celkově by ve většině případů ani úplné osvobození od daně nesnížilo provozní náklady na pobřežní elektřinu pod úroveň nákladů na výrobu elektřiny na palubě[9], a v žádném případě by proto pro provozovatele plavidel používajících pobřežní elektřinu nepředstavovalo významnou soutěžní výhodu oproti provozovatelům využívajícím výrobu elektřiny na palubě. V daném případě lze významné narušení výše uvedeného druhu očekávat o to méně, jelikož Německo dodrží minimální úroveň zdanění stanovenou ve směrnici 2003/96/ES.

---

[8] Viz článek 1 dohody ze dne 16. května 1952 mezi rýnskými pobřežními státy a Belgií o celním a daňovém zacházení s plynovým olejem, který se dodává lodím při plavbě po Rýnu (Bundesgesetzblatt 1953, část II, s. 531).

[9] Viz Generální ředitelství Evropské komise pro životní prostředí, *Service Contract Ship Emmissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity*, srpen 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Analýza nákladů je provedena pro tři přístavy: Göteborg (Švédsko), Juneau a Long Beach (USA).

Pokud se jedná o hospodářskou soutěž mezi přístavy, kdy (jak bylo uvedeno výše) se navzdory snížení daně používání pobřežní elektřiny přinejmenším v krátkodobém horizontu nestane pravděpodobně hospodárnějším než výroba elektřiny na palubě, není rovněž pravděpodobné, že toto snížení daně u pobřežní elektřiny významně naruší hospodářskou soutěž mezi přístavy tím, že plavidla přiměje ke změně trasy podle dostupnosti této možnosti.

Závěrem lze dodat, že časový rámec navrhovaného povolení k uplatňování snížené sazby daně je dostatečně krátký na to, aby nebylo pravděpodobné, že se analýza provedená v předchozích dvou odstavcích změní před skončením platnosti tohoto povolení.

Doba uplatňování opatření a vývoj rámcových předpisů EU o zdanění energie

Doba uplatňování odchylky by měla být v zásadě dostatečně dlouhá, aby neodradila provozovatele přístavů od uskutečnění potřebných investic. Tento cíl je však nutno sladit s potřebou přezkoumat v patřičné době situaci v Německu a s potřebou nenarušit budoucí vývoj stávajícího právního rámce. V druhém případě je třeba mít na paměti, že Komise dne 13. dubna 2011 navrhla revizi směrnice 2003/96/ES[10] za účelem jejího většího sladění s cíli energetické politiky a politiky životního prostředí, a zejména s cíli týkajícími se změny klimatu na období po roce 2013. Tento návrh také obsahuje ustanovení, které požaduje, aby členské státy osvobodily pobřežní elektřinu od zdanění do 31. prosince 2020 (návrh čl. 14 odst. 1 písm. e)). Za těchto okolností se jeví jako vhodné udělit požadované povolení na dobu tří let, avšak s výhradou vstupu obecných ustanovení v této záležitosti v platnost k dřívějšímu okamžiku, než je předpokládané skončení platnosti tohoto povolení.

Pravidla státní podpory

Sazba daně ve výši 0,50 EUR/MWh, kterou předpokládají německé orgány, dodržuje minimální úroveň zdanění podle článku 10 směrnice 2003/96/ES. Opatření proto spadá do působnosti tzv. obecného nařízení o blokových výjimkách (nařízení (ES) č. 800/2008)[11], a je tudíž vyňato z povinnosti předběžného oznamování.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

Konzultace zúčastněných stran

Tento návrh vychází z žádosti podané Německem a týká se pouze tohoto členského státu.

Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Nebylo třeba využít externích odborných konzultací.

---

[10] Návrh směrnice Rady, kterou se mění směrnice Rady 2003/96/ES, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, KOM(2011) 169/3.

[11] Nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ze dne 6. srpna 2008, kterým se v souladu s články 87 a 88 Smlouvy o ES prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné se společným trhem (obecné nařízení o blokových výjimkách), Úř. věst. L 214, 9.8.2008.

Posouzení dopadů

Tento návrh se týká povolení uděleného jednotlivému členskému státu na základě jeho žádosti.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Cílem návrhu je povolit Německu odchylku od obecných ustanovení směrnice Rady 2003/96/ES a uplatňování snížené sazby daně ve výši 0,50 EUR/MWh na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů.

Právní základ

Článek 19 směrnice Rady 2003/96/ES.

Zásada subsidiarity

Oblast nepřímých daní, na niž se vztahuje článek 113 Smlouvy o fungování EU, nespadá sama o sobě do výlučné pravomoci Evropské unie ve smyslu článku 3 Smlouvy o fungování EU.

Výkon pravomocí členských států v této oblasti je však stávajícím právem EU přísně vymezen a omezen. Podle článku 19 směrnice 2003/96/ES může zavedení dalšího osvobození od daně nebo snížení ve smyslu uvedeného článku povolit členskému státu pouze Rada. Členské státy nemohou Radu nahradit.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Snížení daně nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení dotyčného cíle (viz výše uvedené posouzení aspektů týkajících se vnitřního trhu a spravedlivé hospodářské soutěže).

Volba nástrojů

Navrhovaný(é) nástroj(e): rozhodnutí Rady.

Článek 19 směrnice 2003/96 stanoví pouze tento druh opatření.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tímto opatřením nevzniká Unii žádná finanční ani administrativní zátěž. Návrh proto nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

2011/0133 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

kterým se v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES Německu povoluje uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů („pobřežní elektřina“)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny[12], a zejména na článek 19 uvedené směrnice,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dopisem ze dne 27. prosince 2010 požádalo Německo podle článku 19 směrnice 2003/96/ES o povolení uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů („pobřežní elektřina“).

(2) Cílem snížené daně, kterou Německo zamýšlí uplatňovat, je podpora širšího využívání pobřežní elektřiny jako způsobu uspokojování energetických potřeb lodí v kotvištích přístavů, který je v porovnání se spalováním lodních paliv na palubě plavidel méně škodlivý pro životní prostředí.

(3) Jelikož používání pobřežní elektřiny zamezuje emisím látek znečišťujících ovzduší spojených se spalováním lodních paliv na palubě plavidel v kotvištích, přispívá k zlepšení kvality místního ovzduší v přístavních městech. Předpokládá se proto, že opatření přispěje k cílům politik EU v oblasti ochrany životního prostředí a zdraví.

(4) Udělení povolení Německu, aby na pobřežní elektřinu uplatňovalo sníženou sazbu daně, nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení výše uvedeného cíle, protože výroba elektřiny na palubě bude ve většině případů i nadále konkurenceschopnější alternativou. Z téhož důvodu a vzhledem k stávající poměrně nízké míře proniknutí této technologie na trh opatření během své doby platnosti pravděpodobně nepovede k významnému narušení hospodářské soutěže, a nebude mít tedy nepříznivý dopad na řádné fungování vnitřního trhu.

[12] Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

(5) Z ustanovení čl. 19 odst. 2 směrnice 2003/96/ES vyplývá, že každé povolení udělené na základě uvedeného ustanovení musí být přesně časově omezené. Vzhledem k tomu, že tato doba musí být dostatečně dlouhá, aby provozovatele přístavů neodrazovala od uskutečnění potřebných investic, nenarušila však potřebu přezkoumat v patřičné době situaci v Německu a potřebu budoucího vývoje stávajícího právního rámce, je vhodné udělit požadované povolení na dobu tří let, avšak s výhradou vstupu obecných ustanovení v této záležitosti v platnost k dřívějšímu okamžiku, než je předpokládané skončení platnosti tohoto povolení,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Německu se povoluje uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům zakotveným v přístavech kromě soukromých rekreačních plavidel za předpokladu, že jsou zachovány minimální úrovně zdanění podle článku 10 směrnice 2003/96/ES.

Článek 2

Toto rozhodnutí se použije od dvacátého dne po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. Pozbude platnosti tři roky poté.

Pokud by však Rada na základě článku 113 Smlouvy o fungování Evropské unie stanovila obecná pravidla pro daňové zvýhodnění pobřežní elektřiny, pozbývá toto rozhodnutí platnosti dnem, k němuž tato obecná pravidla vstoupí v platnost.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne […].

Za Radu
předseda