



V Bruselu dne 28.8.2014
COM(2014) 538 final

2014/0247 (NLE)

Návrh

PROVÁDĚCÍ 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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Zdanění energetických produktů a elektřiny je v Unii upraveno směrnicí Rady 2003/96/ES¹ (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

Dne 12. července 2011 přijala Rada prováděcí rozhodnutí Rady 2011/445/EU, 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“)². Použitelnost uvedeného rozhodnutí končí dne 16. července 2014.

Dopisem ze dne 26. února 2014 požádaly německé orgány o nové rozhodnutí o povolení, které umožní Německu nadále uplatňovat snížení daně. Německo požádalo o povolení snížit daň na dobu šesti let.

Pomocí požadovaného opatření hodlá Německo pokračovat v poskytování pobídky k využívání pobřežní elektřiny, o níž se usuzuje, že je méně znečišťující alternativou výroby elektřiny na palubě plavidel v kotvištích přístavů. Nebude-li opatření povoleno, bude se muset pobřežní elektřina zdaňovat podle obecné vnitrostátní sazby daně z elektřiny, která činí 20,50 EUR/MWh.

Na druhou stranu čl. 14 odst. 1 písm. c) směrnice o zdanění energie ukládá členským státům povinnost osvobodit od daně energetické produkty používané jako pohonné hmoty nebo paliva pro lodě pro plavbu ve vodách EU. Toto osvobození od daně se vztahuje rovněž na energetické produkty používané k výrobě elektřiny na palubě lodí v kotvištích přístavů. Členské státy mohou také od daně osvobodit energetické produkty používané loděmi pro plavbu po vnitrozemských cestách podle čl. 15 odst. 1 písm. f) uvedeného nařízení, mezi něž patří i energetické produkty k výrobě elektřiny na palubě. Z tohoto důvodu ve většině případů nemá daňový systém vycházející ze směrnice o zdanění energie vliv na náklady na výrobu elektřiny na palubě lodí v kotvišti přístavu, ačkoli by tato produkce mohla mít nepříznivý vliv na zdraví a životní prostředí tím, že zhoršuje kvalitu ovzduší a zvyšuje hladinu hluku v přístavech.

Německo si přeje na pobřežní elektřinu i nadále 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 EU i na vnitrozemských vodních cestách s výjimkou soukromých rekreačních plavidel. Podle výpočtů německých orgánů činily v tříletém období uplatňování daného opatření průměrné roční daňové výdaje přibližně 2,2 milionu EUR. Podle odhadů

⁽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).

⁽²⁾ Úř. věst. L 191, 22.7.2011, s. 22.

spolkové vlády lze očekávat, že v průběhu příštích šesti let se tyto hypotetické rozpočtové výdaje budou postupně navyšovat na 3 až 4 miliony EUR ročně.

Snížením daně Německo zamýšlí provozovatelům plavidel i nadále poskytovat pobídku k využívání pobřežní elektřiny za účelem snížení emisí přenášených vzduchem a hluku z plavidel v kotvištích a rovněž emisí CO₂. Uplatňování snížené sazby daně by posílilo konkurenceschopnost pobřežní elektřiny ve vztahu k spalování ropných paliv na palubě, které je od daně zcela osvobozeno.

Německé orgány informovaly Komisi, že v současnosti má ze všech německých námořních přístavů zařízení pro poskytování pobřežní elektřiny s vyšším elektrickým zatížením jen přístav Lübeck. Kromě zařízení přímo na pobřeží nabízí přístav i tzv. energetické čluny („power barges“), tj. plovoucí zařízení pro kombinovanou výrobu tepla a elektrické energie spalující zkapalněný zemní plyn. Výstavba zařízení pro dodávky statické pobřežní elektřiny v přístavu Hamburk se plánuje na květen 2014 a jeho součástí budou i zařízení pro pobřežní elektřinu v terminálu ALTONA, jež bude sloužit dvěma terminálům pro výletní lodě. Existují rovněž plány na poskytování energetických člunů v terminálu Hafencity.

V případě vnitrozemských přístavů jsou zařízení pro pobřežní elektřinu více rozšířena a existují plány na jejich další rozvoj.

Německo má za to, že toto opatření je v souladu s doporučením Komise 2006/339/ES o podpoře využívání pobřežní elektrické energie loděmi v kotvištích přístavů EU ⁽³⁾ a se sdělením Komise o strategických cílech a doporučeních pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018 ⁽⁴⁾. V této souvislosti se poznamenává, že od června 2011 budou mít členské státy bezpodmínečnou povinnost vyhovět normám kvality ovzduší pro příslušné znečišťující látky, jako jsou částice ⁽⁵⁾. Po členských státech se vyžaduje, aby tam, kde je to příslušné, našly 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 pro kvalitu ovzduší.

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. V Německu lze daňové zvýhodnění poskytovat jak ve formě snížení sazby daně vybírané při dodání, tak i v podobě vrácení daně. Uplatní-li se snížení daně při dodání, nemusel by poskytovatel elektřiny přenést daňovou výhodu či pouze její část na konečného spotřebitele, tedy na provozovatele lodí. Podle německých orgánů nicméně bývá daňové zvýhodnění obvykle přeneseno. Avšak i v případech, kdy je snížení daně zcela přeneseno na provozovatele lodí, kteří pobřežní elektřinu získávají při minimální sazbě daně uvedené ve směrnici 2003/96/ES, nebudou ve skutečnosti hospodářsky zvýhodněni oproti subjektům, které si na palubě vyrábějí vlastní elektřinu, neboť tato elektřina je od daně osvobozena. Náhrada elektřiny z vlastní výroby za pobřežní elektřinu zdaněnou použitelnou minimální sazbou by podle německých orgánů nevedla celkovému nákladovému zvýhodnění.

Německé orgány informovaly Komisi, že v tomto okamžiku nemají údaje o počtu provozovatelů lodí, kteří využívají zařízení pro pobřežní elektřinu a kvůli krátké době uplatňování daného opatření nemohou poskytnout úplné posouzení trendu v oblasti využívání pobřežní elektřiny. Na základě dostupných informací se domnívají, že došlo ke značnému

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ KOM(2009) 8 v konečném znění ze dne 21. ledna 2009.

⁽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).

zvýšení používání pobřežní elektřiny, a to zejména u lodí v kotvištích v přístavech na vnitrozemských vodních cestách.

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 další podpoře způsobu uspokojování energetických potřeb lodí v kotvištích přístavů, který je méně škodlivý pro životní prostředí, což by mělo zlepšit kvalitu místního ovzduší. Jak Německo uvedlo, Komise již využívání pobřežní elektřiny vlastně doporučila jako alternativu výroby elektřiny na palubě plavidel v kotvištích, a tím uznala její výhody pro oblast životního prostředí⁽⁶⁾. Bez tohoto opatření bude v Německu nutno elektřinu dodávanou plavidlům v kotvištích zdanit sazbou 20,50 EUR/MWh. Požadované snížení představuje další pobídku k využívání této technologie se zdaněním na úrovni 20 EUR/MWh, a přispívá tak k udávanému cíli politiky.

Komise rovněž bere na vědomí, že v současnosti je významnou překážkou pro širší využívání pobřežní elektřiny takřka zcela chybějící nezbytná pobřežní infrastruktura v přístavech a že k dosažení politického cíle, jímž je dotyčné osvobození od daně, tak budou pravděpodobně nezbytné další iniciativy zaměřené zejména na vybudování této infrastruktury. Podle informací poskytnutých německými orgány, námořní plavidla požadují zařízení, která jsou schopna snášet vysoké elektrické zatížení, přičemž v současnosti se tato zařízení nacházejí pouze v přístavu Lübeck. Existují plány na výstavbu daných zařízení i v přístavu Hamburk. Ve větším počtu lze zařízení pro pobřežní elektřinu najít ve vnitrozemských přístavech, v nichž mají plavidla na elektrické zatížení menší požadavky.

Pokud jde o povahu sledovaného cíle politiky, upozorňuje Komise na skutečnost, že podpora pobřežní elektřiny je vlastně společným politickým cílem, který by měla sledovat celá Unie. Jednoznačně se to uvádí ve sdělení Komise – Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii⁽⁷⁾ a v doprovodném pracovním dokumentu jejích útvarů⁽⁸⁾. Toto opatření je v souladu s návrhem Komise na směrnici o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, který se věnuje problematice instalace zařízení pro dodávky pobřežní elektřiny v přístavech, pokud to bude nákladově efektivní a bude to mít přínos pro životní prostředí⁽⁹⁾.

Komise navrhla pro pobřežní elektřinu dodávanou plavidlům v kotvištích přístavů osvobození od zdanění energie ve svém návrhu na revizi směrnice o zdanění energie⁽¹⁰⁾. Návrh Komise však dosud nepřijala Rada. Hospodářským subjektům v Německu a německým orgánům by ve věci daňových opatření uplatňovaných za účelem podpory používání pobřežní elektřiny

⁽⁶⁾ Viz poznámka pod čarou č. 3.

⁽⁷⁾ KOM(2007) 575 v konečném znění ze dne 10. října 2007.

⁽⁸⁾ SEK (2007) 1278 v konečném znění z 10. října 2007.

⁽⁹⁾ COM(2013) 18 final ze dne 24. ledna 2013.

⁽¹⁰⁾ KOM(2011) 169 v konečném znění ze dne 13. dubna 2011.

měla být v tomto mezidobí dána právní jistota. V současné době je jediná možnost, jak zavést ve vztahu k pobřežní elektřině příznivější daňové zacházení, stanovena v článku 19. Cílem tohoto článku je nicméně reagovat na zvláštní situace v jednotlivých členských státech, které nejsou v samotné směrnici zohledněny. Odchytku na základě článku 19, která sleduje politický cíl spočívající v podpoře pobřežní elektřiny, lze proto udělit pouze jako přechodné opatření, než tento cíl zohlední Rada 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 ropných paliv na palubě plavidel v přístavech, přispěje k cíli zlepšení kvality místního ovzduší. Opatření by také v omezeném rozsahu mohlo vést ke snížení emisí CO₂, přestože význam tohoto dopadu bude záviset na zdroji elektřiny, která bude plavidlům dodávána ⁽¹¹⁾. Pro ilustraci rozsahu tohoto problému v oblasti životního prostředí udává Německo jako příklad přístav Lübeck-Travemünde, v němž 90 % emisí oxidu siřičitého a 80 % emisí oxidu dusíku pochází z lodí. Na základě roční spotřeby elektrické energie na úrovni 5 584 MWh poskytly německé orgány následující srovnání mezi odhadovanými ročními emisemi vznikajícím v důsledku využívání pobřežní elektřiny v přístavu Lübeck a emisemi z používání lodního plynového oleje využívaného k výrobě elektřiny na palubě, které splňují mezní hodnoty obsahu síry stanovené ve směrnici EU o síře ⁽¹²⁾:

	NO _x	SO ₂	CO ₂
Zelená elektřina z vodní energie	0,078 t	0,056 t	0 t
Lodní plynový olej	3,571 t	6,026 t	4251,9 t

V odhadech hamburských přístavních orgánů se uvádí, že plánovaná zařízení pro pobřežní elektřinu by měly oproti používání lodního plynového oleje v terminálu Altona ročně snížit emise NO_x přibližně o 39 tun neboli o 74 %, emise SO₂ přibližně o 1,1 tuny neboli o 62 % a emise jemných částic přibližně o 0,5 tuny neboli o 5 %. Budou-li uvedená zařízení provozována s využitím běžné německé skladby zdrojů energie, mělo by to vést ke snížení emisí CO₂ o přibližně 1 050 tun neboli o 19 % ročně. Plánované dodávky elektřiny z obnovitelných zdrojů by v závislosti na výkonnosti zařízení pro výrobu elektřiny mohly vést k mnohem většímu snížení emisí CO₂ o 3 354 tun ročně. Omezení emisí látek znečišťujících ovzduší díky využívání energetických člunů spalujících zkapalněný zemní plyn, které dodávají elektřinu výletním lodím v terminálu Hafencity, mělo vést ke snížení emisí NO_x o 51 tun neboli o 73 %. Po odečtení pěti tun ročních emisí NO_x z energetických člunů je výsledkem celkové snížení emisí o 46 tun ročně. Ročně by měly být emise SO_x sníženy o 1,5 tuny neboli o 58 % a emise jemných částic o 0,7 t neboli o 48 %, aniž by vznikly dodatečné emise z energetických člunů. Pokud by se namísto lodního plynového oleje využil zkapalněný zemní plyn, emise CO₂ by se měly snížit o 1 824 tun neboli o 26 % ročně. V odhadech byly zohledněny i zbytkové emise z pomocných kotlů (pro teplo na palubě).

⁽¹¹⁾ Komise již dříve odhadla, že přechod na pobřežní elektřinu povede k průměrnému snížení emisí CO₂ o 50 %, viz poznámka pod čarou 2. Dopad dotyčného opatření se však od této průměrné hodnoty může významně lišit, protože rozhodujícím způsobem závisí na uhlíkové náročnosti příslušné tržní oblasti a přesné době, kdy dojde k dodatečné poptávce po elektřině.

⁽¹²⁾ Směrnice Rady 1999/32/ES ze dne 26. dubna 1999 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech a o změně směrnice 93/12/EHS (Úř. věst. L 121, 11.5.1999, s. 13).

V této souvislosti je třeba připomenout, že nepříznivé konkurenční postavení pobřežní elektřiny je dáno skutečností, že na její alternativu, tedy elektřinu vyráběnou na palubě plavidel po dobu jejich přítomnosti v námořních přístavech, se v současné době vztahuje plné a čisté osvobození od daně, přičemž daně osvobození platí nejen pro ropná paliva spalovaná za účelem výroby elektřiny (což odpovídá běžné situaci podle čl. 14 odst. 1 písm. a) směrnice 2003/96/ES), ale i pro samotnou elektřinu, jež je na palubách plavidel vyráběna (viz čl. 14 odst. 1 písm. c) směrnice 2003/96/ES). Ačkoliv posledně uvedené osvobození od daně lze jako takové 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 totiž vyžadovalo prohlášení majitele (který je často usazen ve třetí zemi) nebo provozovatele plavidla 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 velkou administrativní zátěž pro majitele lodí, kteří by museli takováto prohlášení vydat 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 bude Německu povoleno uplatňovat sníženou sazbu daně.

Co se týká elektřiny spotřebované plavidly v kotvištích přístavů na vnitrozemských vodních cestách, osvobození elektřiny vyráběné na palubě je na rozdíl od situace v námořních přístavech 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 (mezi nimi i Německo) se rozhodla paliva používaná pro tyto účely nezdaňovat. Pokud se týká Rýna a jeho přítoků, je toto osvobození od daně součástí mezinárodní dohody⁽¹³⁾, kterou Německo ratifikovalo. Považuje se také za nepraktické zdaňovat zvláště vstupní palivo pro výrobu elektřiny na palubě⁽¹⁴⁾, protože by to přinejmenším předpokládalo rozlišování mezi palivem používaným pro výrobu elektřiny a pro plavbu. Závěrem je nutno dodat, že při rozhodování, zda rozšířit osvobození od daně vztahující se na námořní dopravu i 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 na životní prostředí, které je mohou vést k tomu, že paliva používaná pro tyto účely nezdaní.

V této fázi se proto považuje za odůvodněné zachovat v Německu možnost spočívající v osvobození pobřežní elektřiny v přístavech na vnitrozemských vodních cestách.

Vnitřní trh a korektní hospodářská soutěž

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

Pokud jde o hospodářskou soutěž mezi provozovateli plavidel, je nutno za prvé zopakovat, že dle informací, jež má Komise k dispozici, v současnosti pobřežní elektřinu využívá komerčně velmi málo plavidel. Za druhé, i kdyby toto opatření zajistilo dopravním společnostem výhodu v tom, že by mohly nakupovat elektřinu při nižších nákladech ve srovnání se

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ Viz čl. 21 odst. 5 druhý pododstavec směrnice 2003/96/ES.

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, z dostupných informací⁽¹⁵⁾ a údajů poskytnutých Německem vyplývá, 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, 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.

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 ekonomicky schůdnější 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. Německé orgány zdůrazňují, že používání pobřežní elektřiny je omezeno nejen kvůli absenci přístavních zařízení či vyšším nákladům, ale také z důvodu neexistence mezinárodně dohodnutých technických norem pro připojení plavidel do rozvodné elektrické sítě.

Závěrem lze dodat, že časový rámec navrhovaného povolení k uplatňování snížené sazby daně do značné míry odráží časový rámec v návrhu Komise, v němž je pobřežní elektřina od daně osvobozena na dobu osmi let.

Doba uplatňování opatření a vývoj rámcových předpisů EU o zdanění energie

Doba uplatňování odchylky by měla být v zásadě dostatečně dlouhá, aby provozovatele přístavů neodradila od uskutečnění potřebných investic. V tomto konkrétním případě by byla doba uplatňování opatření prodloužena a míra snížení daně navýšena v rámci návrhu Komise na přezkum směrnice o zdanění energie, ve kterém se po nabytí účinku předpokládá povinné osvobození pobřežní elektřiny od daně na dobu osmi let. Odchylka by přesto neměla narušovat budoucí vývoj stávajícího právního rámce a měla by zohledňovat možnost, že Rada přijme na návrh Komise na změnu směrnice o zdanění energie právní akt. Za těchto okolností se jeví jako vhodné udělit požadované povolení nejvýše na dobu šesti let, jak dovoluje směrnice, avšak s výhradou toho, že dříve, než skončí takto předpokládaná doba použitelnosti, nabudou platnosti obecná ustanovení v této věci. Tato doba zajistí právní jistotu provozovatelům lodí a přístavů, kteří si musí naplánovat investice do zařízení pro pobřežní elektřinu nebo do palubního vybavení. Německým orgánům rovněž umožní shromáždit více údajů pro opětovné posouzení daného opatření v budoucnu.

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 tak splňuje jednu z podmínek stanovených v článku 44 nařízení Komise (EU) č. 651/2014⁽¹⁶⁾, ve kterém jsou stanoveny podmínky, za nichž je takové opatření vyňato z oznamovací povinnosti v rámci pravidel pro státní podporu. V této fázi však nelze zjistit, zda jsou všechny podmínky

⁽¹⁵⁾ Viz Generální ředitelství Evropské komise pro životní prostředí, Service Contract Ship Emissions: 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).

⁽¹⁶⁾ Nařízení Komise (ES) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).

vymezené v daném nařízení splněny a návrh prováděcího rozhodnutí Rady nebrání Komisi v tom, aby po Německu požadovala dodržení pravidel státní podpory.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Konzultace se zúčastněnými stranami

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.

Posouzení dopadů

Tento návrh se týká povolení pro jeden členský stát na základě jeho žádosti.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Zásada subsidiarity

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

Výkon pravomocí členských států v této oblasti je však stávajícím právem EU striktně 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 daní nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení dotyčného cíle (viz výše uvedené posouzení aspektů týkajících se vnitřního trhu a korektní hospodářské soutěže).

Volba nástrojů

Navrhovaný nástroj: 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.

Návrh

PROVÁDĚCÍ 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**

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 ⁽¹⁾, a zejména na článek 19 uvedené směrnice,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Prováděcím rozhodnutí Rady 2011/445/EU se Německu v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES povolilo do 16. července 2014 uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů („pobřežní elektřina“).
- (2) Dopisem ze dne 26. února 2014 Německo požádalo o povolení nadále uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřiny pro pobřežní elektřinu podle článku 19 směrnice 2003/96/ES.
- (3) Cílem snížené daně, kterou Německo zamýšlí uplatňovat, je další podpora širšího využívání pobřežní elektřiny jako způsobu uspokojování energetických potřeb lodí v kotvištích přístavů, který je v porovnání se spalováním ropných paliv na palubě plavidel méně škodlivý pro životní prostředí.
- (4) Jelikož používání pobřežní elektřiny zamezuje emisím látek znečišťujících ovzduší spojených se spalováním ropných paliv na palubě plavidel v kotvištích, přispívá k zlepšení kvality místního ovzduší v přístavních městech. Předpokládá se proto, že opatření přispěje k cílům politik Unie v oblasti ochrany životního prostředí, zdraví a klimatu.
- (5) Udělení povolení Německu, aby na pobřežní elektřinu uplatňovalo sníženou sazbu daně, nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro větší využívání pobřežní elektřiny, 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 nepovede opatření během své doby platnosti pravděpodobně k významnému narušení hospodářské soutěže, a nebude mít tudíž nepříznivý dopad na řádné fungování vnitřního trhu.
- (6) 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 mohlo být opatření náležitě vyhodnoceno, ale zároveň nesmí narušovat budoucí vývoj stávajícího právního rámce,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

je vhodné udělit požadované povolení na dobu šesti let, avšak s výhradou vstupu obecných ustanovení v této záležitosti v platnost k dřívějšímu okamžiku, než je předpokládané skončení platnosti tohoto povolení.

- (7) Aby provozovatelé přístavů a lodí disponovali právní jistotou a aby se zabránilo potenciálnímu zvýšení administrativní zátěže pro distributory a redistributory elektřiny, k němuž by mohlo dojít v důsledku změn v sazbě spotřební daně vybírané z pobřežní elektřiny, mělo by se zajistit, aby Německo mohlo bez přerušení uplatňovat stávající zvláštní snížení daně, jehož se týká toto rozhodnutí. Požadované povolení by tedy mělo být uděleno s účinkem od 17. července 2014, čímž by se plynule navázalo na předchozí ujednání v rámci prováděcího rozhodnutí Rady 2011/445/EU.
- (8) Tímto rozhodnutím není dotčeno uplatňování pravidel Unie v oblasti státní podpory,
- 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 nabývá účinku dnem oznámení.

Použije se ode dne 17. července 2014.

Jeho použitelnost končí dne 16. července 2020.

Pokud by však Rada na základě článku 113 SFEU stanovila obecná pravidla pro daňové zvýhodnění pobřežní elektřiny, končí použitelnost tohoto rozhodnutí dnem, k němuž tato obecná pravidla vstoupí v platnost.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda*