



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (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

• Odůvodnění a cíle návrhu

Zdanění energetických produktů a elektřiny je v Unii upraveno směrnicí Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny¹ („směrnice o zdanění energie“ nebo „směrnice“).

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

Na základě prováděcího rozhodnutí Rady 2014/722/EU ze dne 14. října 2014² (jemuž předcházelo prováděcí rozhodnutí Rady 2011/445/EU ze dne 12. července 2011³) již bylo Německu povoleno uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu na elektrickou energii dodávanou přímo plavidlům zakotveným v přístavech („pobřežní elektřina“), s výjimkou soukromých rekreačních plavidel⁴.

Cílem tohoto návrhu je prodloužit platnost povolení na žádost Německa, a to vzhledem k tomu, že platnost stávající odchylky skončí dne 16. července 2020.

Dopisem ze dne 29. ledna 2020 informovaly německé orgány Komisi o svém záměru prodloužit platnost stávajícího opatření do 31. prosince 2025. Dopisem ze dne 30. dubna 2020 byly poskytnuty doplňující informace.

Německo žádá o obnovení povolení uplatňovat sníženou sazbu daně ve výši 0,50/MWh EUR rovnající se minimální sazbě daně z elektřiny na obchodní použití, jak je stanoveno ve směrnici, na pobřežní dodávku elektřiny plavidlům⁵ působícím výlučně pro obchodní účely ve vodách Unie a ve vnitrozemských vodách (včetně rybolovu)⁶.

Požadovanou dobou platnosti je období od 17. července 2020 do 31. prosince 2025, což je v souladu se stávající odchylkou a maximální dobou povolenou podle článku 19 směrnice o zdanění energie.

Cílem tohoto snížení je i nadále vytvářet ekonomickou pobídku k zavádění a využívání pobřežní elektřiny, aby se snížilo znečištění ovzduší v přístavních městech, zlepšila kvalita místního ovzduší a snížila hladina hluku ve prospěch zdraví obyvatel.

Účelem opatření, které bude Německo uplatňovat, je také snížit dopad vodní dopravy na životní prostředí.

¹ Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

² Úř. věst. L 300, 18.10.2014, s. 55.

³ Úř. věst. L 191, 22.7.2011, s. 22.

⁴ Pojem „soukromé rekreační plavidlo“ je definován v čl. 14 odst. 1 písm. c) druhém pododstavci směrnice 2003/96/ES.

⁵ V žádosti jsou vymezena jako všechny motorové lodě, čluny a plovoucí konstrukce, na které se vztahuje kapitola 89 kombinované nomenklatury.

⁶ Jak stanoví vnitrostátní právní předpisy, opatření se nevztahuje na pobřežní elektřinu dodávanou plavidlům během pobytu v loděnici.

Pomocí požadovaného opatření si Německo hodlá udržet pobídku k využívání pobřežní elektřiny, o níž se usuzuje, že je méně znečišťující alternativou výroby elektřiny na palubě plavidel v kotvištích přístavů. Jak je uvedeno v žádosti, v Německu je základní sazba daně z elektřiny ve výši 20,50 EUR/MWh. Daňová úleva v současné době činí 20,00 EUR/MWh. To znamená, že příjemcům se na základě směrnice o zdanění energie účtuje minimální unijní sazba daně z elektřiny ve výši 0,50 EUR/MWh (jak je uvedeno v čl. 10 odst. 1 a v tabulce C přílohy I směrnice, na obchodní použití). Německo umožňuje, aby daňové zvýhodnění bylo poskytováno jak v podobě snížené sazby daně účtované při dodání (je třeba povolení), tak jako vratka daně.

Na druhé straně podle čl. 14 odst. 1 písm. c) směrnice o zdanění energie musí členské státy osvobodit od daně energetické produkty používané k výrobě elektřiny na palubě lodí v kotvištích přístavů. Podle čl. 15 odst. 1 písm. f) směrnice tak mohou rovněž činit v případě elektřiny vyrobené na palubě lodí pro plavbu po vnitrozemských vodách. Německo provedení tohoto posledně uvedeného osvobození od daně potvrdilo.

Německé orgány uvedly, že snížení daně se vztahuje na všechny lodě kromě soukromých rekreačních plavidel v tom smyslu, že ze snížení daně mohou mít prospěch všechny lodě pro obchodní plavbu, bez ohledu na velikost či stát vlajky. Plavidla však nemají povinnost pobřežní elektřinu používat.

Jak je uvedeno v žádosti, od vstupu režimu v platnost v roce 2011 se počet příjemců výrazně zvýšil; v odvětví vnitrozemské vodní dopravy mohou pobřežní elektřinu nakupovat téměř všechna plavidla; v odvětví námořní dopravy je v současnosti velmi málo zařízení, která nejsou určena pro ostrovní trajekty. Podle dostupných údajů je kromě toho ve vnitrozemských vodách v provozu 454 zařízení, 385 zařízení se plánuje a existuje potenciál pro dalších 115 zařízení. V námořních přístavech je v provozu 240 zařízení (z nichž 237 slouží plavidlům trajektové přepravy mezi ostrovy), 30 zařízení se plánuje (zejména pro výletní a kontejnerové lodě) a existuje potenciál pro dalších 32 zařízení.

Jako odhad daňových výdajů vyplývajících z opatření německé orgány vypočítaly ztrátu daňových příjmů na základě množství elektřiny spotřebované na zvýhodnění a výše výhody. Daňová úleva činí v současnosti 20,00 EUR/MWh (standardní sazba daně, jak je uvedeno výše, činí 20,50 EUR/MWh). V roce 2019 bylo v přístavech odebráno 79 302 MWh pobřežní elektřiny. S ohledem na daňovou úlevu tato skutečnost v roce 2019 vede ke ztrátě daňových příjmů ve výši 1,586 milionu EUR. Za předpokladu, že v důsledku podpůrných opatření se v budoucnu využívání pobřežní elektřiny zvýší, se pro nadcházející roky odhaduje ztráta ve výši 2 milionů EUR ročně.

Německo požádalo o udělení povolení do 31. prosince 2025, a to od 17. července 2020 bez přerušení stávající odchylky a na maximální dobu uvedenou v čl. 19 odst. 2 směrnice.

Nižší sazbou daně chce Německo provozovatele plavidel pobízet k využívání pobřežní elektřiny, aby se snížily emise přenášené vzduchem a hluk ze spalování fosilních paliv na plavidlech v kotvištích, a také emise CO₂. Uplatňování snížené sazby daně by posílilo konkurenceschopnost pobřežní elektřiny oproti spalování ropných paliv na palubě, které je od daně osvobozeno.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Zdanění elektřiny se řídí směrnicí 2003/96/ES, zejména článkem 10. V čl. 14 odst. 1 písm. c) je stanoveno povinné osvobození od daně u elektřiny vyráběné na palubě plavidel. Články 5,

15 a 17 stanoví možnost členských států uplatňovat rozlišené sazby daně, osvobození od daně a její snížení na určitá použití elektřiny. Nicméně tato ustanovení explicitně nestanoví, že se sníží zdanění elektřiny z pevniny.

Podle německých orgánů opatření představuje státní podporu a spadá do oblasti působnosti právních předpisů EU v této oblasti; konkrétně byl režim shledán vhodným a oznámen podle článku 25 nařízení Komise (ES) 800/2008⁷, které je v současnosti nahrazeno nařízením Komise 651/2014/EU⁸, jak je podrobněji vysvětleno níže.

Ustanovení podle směrnice o zdanění energie

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 důvodů 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 a snížit hladinu hluku. Komise již využívání pobřežní elektřiny jakožto alternativy k výrobě elektřiny na palubě plavidel v kotvištích doporučila, a příslušné výhody pro životní prostředí tak uznala⁹. Standardní sazba na elektřinu je v současné době 20,50 EUR/MWh; daňová úleva v současné době činí 20,00 EUR/MWh. Příjemcům se pak na základě směrnice o energetické dani účtuje minimální unijní daňová sazba na elektřinu ve výši 0,50 EUR/MWh, a tento krok tak může nadále přispívat k deklarovanému cíli politiky.

Možnost zavedení příznivého daňového přístupu k pobřežní elektřině může být ve smyslu článku 19 směrnice, neboť jeho účelem je umožnit členským státům, aby zavedly další osvobození od daně nebo snížení z důvodů některé zvláštní politiky.

Německo požádalo, aby se opatření používalo po maximální délku období podle čl. 19 odst. 2, tj. 6 let. Doba uplatňování odchylky by měla být v zásadě dostatečně dlouhá, aby provozovatele přístavů a poskytovatele elektřiny neodradila od nových či pokračujících potřebných investic do zařízení pro pobřežní elektřinu. Toto období poskytne maximální možnou míru právní jistoty i provozovatelům lodí, kteří si musí naplánovat investice do palubního zařízení.

Odchylka by však neměla ohrozit budoucí vývoj stávajícího právního rámce a měla by zohlednit nadcházející revizi směrnice o zdanění energie a možné přijetí právního aktu Radou na základě návrhu Komise na změnu směrnice o zdanění energie. Tento přezkum vychází z hodnocení směrnice o zdanění energie¹⁰ a závěrů Rady o rámci EU pro zdanění energie od 28.

⁷ 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, s. 3).

⁸ Nařízení Komise (EU) 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).

⁹ 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).

¹⁰ Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2019) 329 final.

listopadu 2019¹¹. Rada ve svých závěrech vyzvala Komisi, aby analyzovala a vyhodnotila možné varianty s cílem včas zveřejnit návrh revize směrnice o zdanění energie a vyzvala Komisi, aby věnovala zvláštní pozornost oblasti působnosti směrnice, minimálním sazbám a konkrétním snížením daní a osvobozením od daně.

Za těchto okolností, pokud se jeví jako vhodné udělit povolení pro požadované období, by platnost odchylky měla být podmíněna tím, aby se všeobecná ustanovení v této oblasti začala používat dříve než do konce roku 2025.

Kromě toho německé orgány zdůraznily, že pro zlepšení rámcových podmínek pro využívání pobřežní elektřiny v přístavech jsou nutná další opatření (např. snížení jiných elektroenergetických složek, denní cena služeb, investice do zařízení pro pobřežní elektřinu a regulační opatření).

Pravidla státní podpory

Snížená sazba daně ve výši 0,50 EUR/MWh, kterou mají v plánu německé orgány, je rovna minimální unijní úrovni zdanění podle článku 10 směrnice 2003/96/ES. Německé orgány tvrdí, že režim byl shledán vhodným podle článku 25 nařízení Komise (ES) č. 800/2008¹² (původní znění obecného nařízení o blokových výjimkách). Jak je uvedeno v žádosti, stávající režim byl Komisi oznámen dne 11. listopadu 2014 podle zmíněného článku 25 obecného nařízení o blokových výjimkách (původní znění). V současnosti je předmětné ustanovení nahrazeno článkem 44 nařízení Komise č. 651/2014/EU¹³, který stanoví podmínky, za nichž může být podpora v podobě úlev na ekologických daních podle směrnice 2003/96/ES vyňata z oznamovací povinnosti v rámci pravidel pro státní podporu. Tímto návrhem není dotčeno žádné posouzení opatření Komisí podle pravidel státní podpory. Kromě toho návrh prováděcího rozhodnutí Rady nepředjímá povinnost členského státu zajistit dodržování pravidel státní podpory, včetně nařízení Komise č. 651/2014/EU.

• **Soulad s ostatními politikami Unie**

Politika životního prostředí a změny klimatu

Požadované opatření se týká především politiky EU v oblasti životního prostředí a politiky v oblasti změny klimatu. Jelikož pomůže omezit spalování ropných paliv na palubách plavidel v přístavech, přispěje k plnění cíle spočívajícího ve zlepšení kvality místního ovzduší a snížení hladiny hluku. Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší¹⁴ členským státům ukládá zajistit, aby hodnoty některých látek znečišťujících ovzduší nepřekračovaly limitní hodnoty a aby byly dosaženy cílové hodnoty a zajištěn soulad s ostatními standardy kvality stanovenými v uvedené směrnici. 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 dále podporováno jako

¹¹ Závěry Rady ze dne 28. listopadu 2019 – dokument 14608/19, FISC 458.

¹² 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, s. 3).

¹³ Nařízení Komise (EU) 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).

¹⁴ Směrnice 2008/50/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).

součástí celkové strategie pro kvalitu ovzduší. Používání pobřežní elektřiny se rovněž podporuje podle směrnice (EU) 2016/802¹⁵, která upravuje obsah síry v lodních palivech.

Opatření také pravděpodobně povede ke snížení emisí CO₂, protože skladba zdrojů elektrické energie z pobřežní rozvodné sítě je vzhledem k vyšší účinnosti systému a rozdílu v používaných vstupních palivech méně uhlíkově náročná než elektřina vyráběná na palubě spalováním ropných paliv. V tomto ohledu německé orgány zdůraznily, že skutečné snížení emisí CO₂ závisí na kvalitě použité elektrické energie; v německé skladbě zdrojů energie by odhadované snížení činilo přibližně 30 %, přičemž by se tento procentní podíl v budoucnosti zvyšoval. Kromě toho německé orgány očekávají, že místní emise látek znečišťujících ovzduší (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2.5}) z výroby elektřiny na palubě by mohly být používáním pobřežní elektřiny plně sníženy; emise hluku by rovněž mohly být výrazně sníženy.

Podle německých orgánů vytvářejí lodní motory přibližně tyto emise na výrobu elektřiny v kWh, které by pro každou kWh pobřežní elektřiny mohly být sníženy:

Typ plavidla	g CO ₂ /kWh	g NO _x /kWh	g SO _x /kWh	g PM/kWh
kontejnerová loď	640	12,0	0,39	0,19
tanker pro přepravu	704	12,5	0,43	0,18
plavidlo pro přepravu	699	13,0	0,43	0,18
konvenční víceúčelové plavidlo	692	14,1	0,42	0,18
výletní loď	679	12,0	0,41	0,18
jiné námořní plavidlo	737	—	0,45	0,18
plavidlo vnitrozemské	721	8,1	0,04	0,15
vozidlo pro obsluhu	726	—	0,04	0,15

Energetická politika

Opatření je v souladu se směrnicí 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva¹⁶, která se týká problematiky instalace zařízení pro pobřežní elektřinu v přístavech, kde je po takových zařízeních poptávka a náklady nejsou s ohledem na přínos, včetně přínosu pro životní prostředí, nepřiměřené. Bylo též uznáno jako cíl společného zájmu pro poskytnutí státní podpory podle čl. 107 odst. 1 SFEU¹⁷.

V tomto bodě je třeba připomenout, že významným důvodem nepříznivého soutěžního postavení pobřežní elektřiny je skutečnost, že její 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 ropná paliva spalovaná pro výrobu elektřiny, což odpovídá běžné situaci podle čl. 14 odst. 1 písm. a) směrnice 2003/96/ES, ale i samotná

¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/802 ze dne 11. května 2016 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech (Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58).

¹⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

¹⁷ C(2014) 2231 final ze dne 9. dubna 2014 (Státní podpora SA.37322 (2013/N) – Německo – alternativní zdroj energie pro výletní lodě v přístavu Hamburk (Altona – Hafene)).

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 totiž vyžadovalo prohlášení majitele lodi (který je často usazen ve třetí zemi) nebo jejího provozovatele o množství spotřebované elektřiny. V prohlášení by musel být navíc 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. Totéž platí pro vnitrozemskou plavbu a volitelný daňový režim podle čl. 15 odst. 1 písm. f) směrnice (prováděný Německem). Za této situace může být odůvodněné nepenalizovat méně znečišťující alternativu v podobě pobřežní elektřiny tím, že bude Německu povoleno nadále uplatňovat sníženou sazbu daně.

Dopravní politika

Toto opatření je v souladu s doporučením Komise 2006/339/ES o podpoře využívání pobřežní elektrické energie loděmi v kotvištích přístavů Unie¹⁸ a se sdělením Komise „Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy“¹⁹.

Vnitřní trh a spravedlivá hospodářská soutěž

Z hlediska vnitřního trhu a spravedlivé hospodářské soutěže dané opatření pouze omezuje narušení, které v současnosti existuje mezi oběma konkurenčními zdroji elektřiny pro lodě v kotvištích, tj. mezi výrobou elektřiny na palubě a pobřežní elektřinou, a které je způsobeno osvobozením lodních ropných 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. K významnému narušení hospodářské soutěže by proto mohlo dojít pouze mezi plavidly, která by využila požadované opatření tím, že by přešla na pobřežní elektřinu, a ostatními plavidly, jež budou nadále používat výrobu elektřiny na palubě. Přestože přesné odhady nákladů závisí v rozhodující míře na vývoji cen ropy a jejich vypracování je proto velmi obtížné, z posledních dostupných analýz celkově vyplývá (v souladu s údaji, jež Německo poskytlo), že ani úplné osvobození od daně by ve většině případů nesnížilo provozní náklady na pobřežní elektřinu pod úroveň nákladů na výrobu elektřiny na palubě²⁰, a v žádném případě by proto pro provozovatele plavidel používající 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.

Navíc, jak již bylo uvedeno, Německo umožňuje, aby daňové zvýhodnění bylo poskytováno jak v podobě snížené sazby daně účtované při dodání (na základě povolení), tak jako vratka daně. Uplatní-li se snížení daně při dodání, nemusel by poskytovatel elektřiny přenést

¹⁸ 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).

¹⁹ 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, COM(2009) 8 final ze dne 21. ledna 2009.

²⁰ 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).

daňovou výhodu či pouze její část na konečného spotřebitele, tedy na provozovatele lodí. Podle německých orgánů se však daňové výhody přenášejí běžně. 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.

Kromě toho přístup k pobřežní elektřině bude k dispozici pro dotčená plavidla bez ohledu na jejich vlajku, aniž by to vedlo k výhodnějšímu daňovému režimu pro vnitrostátní hospodářské subjekty vůči jejich konkurentům z jiných členských států EU.

Co se týká hospodářské soutěže mezi přístavy, lze očekávat, že případný dopad na obchod mezi členskými státy, jenž by mohl vzniknout, pokud by plavidla kvůli možnosti spotřebovat pobřežní elektřinu se sníženou sazbou daně změnila své trasy, bude zanedbatelný. V situaci, kdy (jak bylo uvedeno výše) se navzdory snížení daně používání pobřežní elektřiny přinejmenším v krátkodobém horizontu pravděpodobně nestane hospodárnějším než výroba elektřiny na palubě, je nepravděpodobné i to, že by uvedené snížení daně u pobřežní elektřiny významně narušilo hospodářskou soutěž mezi přístavy tím, že plavidla přiměje ke změně trasy podle dostupnosti této možnosti. Německé orgány tvrdí, že při výběru přístavů hrají roli další faktory (jako je místo určení zboží nebo cílová stanice cestujících či jiné hospodářské faktory), takže pouhá dostupnost pobřežní elektřiny se nezdá být rozhodující.

Německo dále zdůrazňuje, že využívání pobřežní elektřiny je omezeno také z důvodu chybějících mezinárodně dohodnutých technických norem pro propojení plavidel s elektrorozvodnou sítí a v některých případech nedostatečné kapacity pro dodávky pobřežní elektřiny.

Pokud nedojde k významným změnám stávajícího rámce a situace, je vzhledem k časovému rámci, po který se navrhuje prodloužit povolení uplatňovat sníženou sazbu daně, nepravděpodobné, že se analýza provedená v předchozích odstavcích změní před datem skončení platnosti opatření.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Článek 19 směrnice Rady 2003/96/ES.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

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

Podle článku 19 směrnice 2003/96/ES může však zavedení dalšího osvobození od daně nebo snížení daně ve smyslu uvedeného ustanovení členskému státu v rámci sekundárního práva povolit pouze Rada. Členské státy tedy nemohou Radu nahradit. V důsledku toho se zásada subsidiarity na toto prováděcí rozhodnutí nevztahuje. Protože tento akt nepředstavuje návrh legislativního aktu, neměl by být podle Protokolu č. 2 připojeného ke Smlouvám v žádném případě předán vnitrostátním parlamentům pro přezkoumání dodržování zásady subsidiarity.

- **Proporcionalita**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Snížení daně nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení uvedeného cíle.

- **Volba nástroje**

Navrhovaným nástrojem je prováděcí rozhodnutí Rady. Článek 19 směrnice 2003/96/ES stanoví pouze tento druh opatření.

3. **VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX-POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- **Hodnocení *ex-post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Opatření nevyžaduje hodnocení platných právních předpisů.

- **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 jednotlivý členský stát, vydaného na jeho žádost, a nevyžaduje posouzení dopadů.

Jak je však uvedeno výše, Německo poskytlo informace, podle kterých opatření bude mít omezený dopad na daňové příjmy a sazba daně na pobřežní elektřinu bude stále vyšší než minimální úroveň zdanění stanovená ve směrnici 2003/96/ES. Německo očekává, že opatření bude mít pozitivní dopad na dosažení cílů v oblasti ochrany životního prostředí a povede zejména ke zlepšení kvality místního ovzduší a snížení hladiny hluku v přístavních městech.

Podrobnější odhad daňových výdajů z opatření podle německých orgánů předpokládá pro nadcházející roky ztrátu ve výši 2 milionů EUR.

Současně mohou být přínosy pro životní prostředí značné. Německé orgány zdůraznily, že skutečné snížení emisí CO₂ závisí na kvalitě použité elektrické energie; v německé skladbě zdrojů energie by odhadované snížení činilo přibližně 30 %, přičemž by se tento procentní podíl v budoucnosti zvyšoval. Kromě toho německé orgány očekávají, že místní emise látek znečišťujících ovzduší (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2.5}) z výroby elektřiny na palubě by mohly být používáním pobřežní elektřiny plně sníženy; emise hluku by rovněž mohly být výrazně sníženy.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Opatření nestanoví zjednodušení. Vychází ze žádosti, kterou podalo Německo, a týká se pouze tohoto členského státu.

- **Základní práva**

Opatření nemá žádný dopad na základní práva.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

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

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Prováděcí plán není zapotřebí. Tento návrh se týká povolení ke snížení daně pro jeden členský stát na základě jeho žádosti. Je navržen na omezené období do 31. prosince 2025. Použije se daňová sazba, která se bude rovnat minimální úrovni zdanění stanovené směrnicí o zdanění energie. Toto opatření může být vyhodnoceno v případě žádosti o prodloužení po uplynutí platnosti.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

V návrhu se nevyžadují informativní dokumenty o provádění.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Ustanovení článku 1 stanoví, že Německo bude moci uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům zakotveným v německých přístavech („pobřežní elektřina“), s výjimkou soukromých rekreačních plavidel. Daňová sazba nesmí být nižší než 0,50 EUR za MWh, což je minimální úroveň zdanění elektřiny pro obchodní účely stanovená směrnicí. Elektřinu za sníženou sazbu nebude možné dodávat soukromým rekreačním plavidlům definovaným v čl. 14 odst. 1 písm. c) druhém pododstavci směrnice 2003/96/ES.

Ustanovení článku 2 stanoví, že požadované povolení se uděluje s účinkem od 17. července 2020 v souladu se stávajícím prováděcím rozhodnutím Rady 2014/722/EU do 31. prosince 2025, a to na maximální období šesti let povolené směrnicí, jak požaduje Německo.

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 elektřiny¹, a zejména na článek 19 uvedené směrnice,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Prováděcím rozhodnutí Rady 2014/722/EU² se Německu v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES povolilo do 16. července 2020 uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů („pobřežní elektřina“).
- (2) Dopisem ze dne 29. ledna 2020 Německo požádalo o povolení, aby mohlo v uplatňování snížené sazby daně na pobřežní elektřinu podle článku 19 směrnice 2003/96/ES pokračovat.
- (3) Prostřednictvím snížené sazby daně, kterou hodlá uplatňovat, má Německo za cíl pokračovat v podpoře využívání pobřežní elektřiny. Využívání uvedeného druhu elektřiny se považuje za environmentálně méně škodlivý způsob uspokojování energetických potřeb lodí v kotvištích přístavů než spalování ropných paliv na těchto lodích.
- (4) Jelikož používání pobřežní elektřiny zamezuje emisím látek znečišťujících ovzduší, které vznikají při spalování ropných paliv, přispívá ke zlepšení kvality místního ovzduší v přístavních městech a ke snížení hladiny hluku. Na základě konkrétních podmínek struktury výroby elektřiny v Německu se zejména očekává, že používáním elektřiny z pobřežní rozvodné sítě místo elektřiny vyráběné spalováním ropných paliv na palubě se sníží emise CO₂, ostatní látky znečišťující ovzduší a hladinu hluku. Předpokládá se proto, že opatření přispěje ke splnění cílů politik Unie v oblasti ochrany životního prostředí, zdraví a klimatu.
- (5) Povolení, aby Německo na pobřežní elektřinu uplatňovalo sníženou sazbu daně, nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro větší využívání této 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 opatření během doby své platnosti pravděpodobně nepovede k

¹ Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

² Prováděcí rozhodnutí Rady 2014/722/EU ze dne 14. října 2014, 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“) (Úř. věst. L 300, 18.10.2014, s. 55).

významnému narušení hospodářské soutěže, a nebude mít tudíž nepříznivý dopad na řádné fungování vnitřního trhu.

- (6) Podle čl. 19 odst. 2 směrnice 2003/96/ES má být každé povolení udělené na základě uvedeného článku striktně časově omezené. Pro zajištění dostatečně dlouhé platnosti povolení tak, aby příslušné hospodářské subjekty nebyly odrazovány od uskutečnění potřebných investic, je vhodné udělit požadované povolení do 31. prosince 2025. Platnost povolení by však měla vypršet dnem použitelnosti obecných ustanovení o daňových výhodách pro pobřežní elektřinu přijatých Radou podle článku 113 nebo jiných příslušných ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud by se tato ustanovení stala použitelnými před 31. prosincem 2025.
- (7) Aby provozovatelé přístavů a lodí měli 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 daně vybírané z pobřežní elektřiny, mělo by se zajistit, aby Německo mohlo uplatňovat sníženou sazbu daně na pobřežní elektřinu bez přerušení. Požadované povolení by tedy mělo být uděleno s účinkem od 17. července 2020, aby se plynule navázalo na předchozí opatření v rámci prováděcího rozhodnutí Rady 2014/722/EU.
- (8) Tímto rozhodnutím není dotčeno uplatňování pravidel Unie týkajících se státní podpory,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Německu se povoluje uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům zakotveným v přístavech („pobřežní elektřina“), a to s výjimkou soukromých rekreačních plavidel a za předpokladu, že jsou zachovány minimální úrovně zdanění uvedené v článku 10 směrnice 2003/96/ES.

Článek 2

Toto rozhodnutí se použije ode dne 17. července 2020 do 31. prosince 2025.

Pokud by však Rada na základě článku 113 Smlouvy o fungování Evropské unie nebo jiných příslušných ustanovení 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/předsedkyně*