



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 29.4.2021  
COM(2021) 209 final

2021/0108 (NLE)

Πρόταση

**ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**με την οποία χορηγείται άδεια στις Κάτω Χώρες να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ**

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### • Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση διέπεται από την οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας<sup>1</sup> (στο εξής: οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας ή οδηγία).

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας, εκτός από τις διατάξεις που θεσπίζονται ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής, μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας για λόγους ειδικής πολιτικής.

Οι Κάτω Χώρες ζήτησαν να τους επιτραπεί να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης ελλιμενισμένων πλοίων από την ξηρά, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής, για περίοδο έξι ετών. Στόχος της παρούσας πρότασης είναι η χορήγηση της εν λόγω άδειας μέσω παρέκκλισης, η οποία θα έχει διάρκεια ισχύος έως τις 30 Ιουνίου 2027, όπως ζητήθηκε.

Με επιστολή της 10ης Αυγούστου 2020, οι ολλανδικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι προτίθενται να εφαρμόσουν το μέτρο.

Οι Κάτω Χώρες ζητούν άδεια να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή ύψους 0,50 EUR/MWh, ο οποίος ισούται με τον ελάχιστο συντελεστή φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται σε εγκαταστάσεις που ηλεκτροδοτούν εξ ολοκλήρου ή σχεδόν εξ ολοκλήρου (90 % ή περισσότερο) πλοία που δεν είναι ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Ο μειωμένος συντελεστής θα εφαρμόζεται μόνο εφόσον η εγκατάσταση είναι άμεσα συνδεδεμένη με το ηλεκτρικό δίκτυο, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή του μειωμένου συντελεστή.

Η αιτούμενη περίοδος ισχύος καλύπτει το χρονικό διάστημα από την 1η Ιουλίου 2021 έως τις 30 Ιουνίου 2027, το οποίο βρίσκεται εντός του μέγιστου διαστήματος που επιτρέπεται βάσει του άρθρου 19 της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας.

Στόχος της μείωσης αυτής είναι η παροχή οικονομικού κινήτρου για την ανάπτυξη και χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, ώστε να στηριχθεί η βιωσιμότητα των λιμένων και της ναυτιλίας, να μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις-λιμένες, να βελτιωθεί η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και να μειωθεί ο θόρυβος προς όφελος της υγείας των κατοίκων.

Στόχος του μέτρου που προτίθενται να εφαρμόσουν οι Κάτω Χώρες είναι επίσης η μείωση του συνολικού περιβαλλοντικού αντικτύπου των πλωτών μεταφορών.

Με το αιτούμενο μέτρο, οι Κάτω Χώρες επιθυμούν να παράσχουν κίνητρο για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η οποία θεωρείται λιγότερο ρυπογόνος επιλογή έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων. Όπως επισημαίνεται στο αίτημα, ο μειωμένος συντελεστής για τους δικαιούχους θα είναι 0,50 EUR/MWh. Πρόκειται για τον ελάχιστο συντελεστή ηλεκτρικής ενέργειας, όπως ορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 και

<sup>1</sup> EE L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

στον πίνακα Γ του παραρτήματος Ι της οδηγίας. Λόγω της φθίνουσας διάρθρωσης του ενεργειακού φόρου, το σχετικό πλεονέκτημα θα είναι υψηλότερο για τους φορείς εκμετάλλευσης (και τους χρήστες) εγκαταστάσεων με σχετικά χαμηλή κατανάλωση.

Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να απαλλάσσουν τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας —και την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται— επί ελλιμενισμένων πλοίων. Η απαλλαγή επιτρέπεται επίσης να εφαρμόζεται στα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας —και για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται— επί πλοίων για τη ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας, η οποία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο των Κάτω Χωρών.

Οι ολλανδικές αρχές επισήμαναν ότι η φορολογική μείωση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, εκτός από τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, υπό την έννοια ότι όλα τα πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορική ναυσιπλοΐα, ανεξαρτήτως μεγέθους ή σημαίας, μπορούν να επωφεληθούν από τη μείωση φόρου. Σε ορισμένους λιμένες, η χρήση γεννητριών στην εσωτερική ναυσιπλοΐα απαγορεύεται.

Όπως αναφέρεται στην αίτηση, τα περισσότερα από τα περίπου 12 500 πλοία στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που φέρουν εθνική ή άλλη σημαία χρησιμοποιούν ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η οποία είναι διαθέσιμη στα περισσότερα αγκυροβόλια κατά μήκος των κυρίων διαδρόμων. Σήμερα, υπάρχουν ελάχιστες εγκαταστάσεις στον τομέα της ναυτιλίας, στις οποίες η ηλεκτροδότηση μεγάλων ποντοπόρων πλοίων από την ξηρά περιορίζεται σε ένα οχηματαγωγό RoRo και σε αλιευτικά πλοία (μηχανότρατες) στους λιμένες Scheveningen και IJmuiden. Ωστόσο, οι ολλανδικές αρχές σχεδιάζουν να αυξήσουν τη διαθεσιμότητα της ηλεκτροδότησης ποντοπόρων πλοίων από την ξηρά.

Το μέτρο δεν είναι διαθέσιμο για επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσχέρειες ή επιχειρήσεις που υπόκεινται σε εντάλματα είσπραξης, τα οποία βασίζονται σε προηγούμενη απόφαση της Επιτροπής που χαρακτηρίζει ένα μέτρο ενίσχυσης παράνομο και ασυμβίβαστο με την εσωτερική αγορά.

Οι ετήσιες δαπάνες του προϋπολογισμού εκτιμώνται σε 1 εκατ. EUR.

Οι Κάτω Χώρες ζήτησαν να χορηγηθεί η άδεια μέχρι τις 30 Ιουνίου 2027, με έναρξη από την 1η Ιουλίου 2021, εντός του μέγιστου διαστήματος που επιτρέπεται βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 2 της οδηγίας.

Με τη μείωση του φόρου, οι Κάτω Χώρες επιθυμούν να παράσχουν κίνητρο στους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης για την ανάπτυξη και χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, με σκοπό να περιοριστούν οι εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα και ο θόρυβος από την καύση καυσίμων από ελλιμενισμένα πλοία, καθώς και οι εκπομπές CO<sub>2</sub>. Με την εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα καταστεί ανταγωνιστικότερη σε σύγκριση με την ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου με τη χρήση καυσίμων πλοίων, η οποία τυγχάνει φοροαπαλλαγής.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η φορολογία της ηλεκτρικής ενέργειας διέπεται από την οδηγία 2003/96/EK για τη φορολογία της ενέργειας, και ιδίως το άρθρο 10. Στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) προβλέπεται υποχρεωτική φορολογική απαλλαγή για τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται στη ναυσιπλοΐα, καθώς και για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί

σκαφών. Στα άρθρα 5, 15 και 17 προβλέπεται η δυνατότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν φορολογικές διαφοροποιήσεις, μεταξύ άλλων, απαλλαγές και μειώσεις, για ορισμένες χρήσεις της ηλεκτρικής ενέργειας. Ωστόσο, οι εν λόγω διατάξεις καθαυτές δεν προβλέπουν μειωμένη φορολογία της ηλεκτροδότησης από την ξηρά.

Το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ γι' αυτό το θέμα, και ειδικότερα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής<sup>2</sup>.

*Διατάξεις βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας*

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας προβλέπει τα εξής:

*Εκτός από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στα προηγούμενα άρθρα και ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις για λόγους ειδικής πολιτικής.*

Με την εν λόγω μείωση του φόρου, οι ολλανδικές αρχές επιδιώκουν να προωθήσουν έναν λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον τρόπο, με τον οποίο τα πλοία θα μπορούν να καλύπτουν τις ανάγκες τους σε ηλεκτρική ενέργεια ενόσω είναι ελλιμενισμένα, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και τη μείωση του θορύβου. Η Επιτροπή έχει ήδη συστήσει τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά ως εναλλακτικής λύσης έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων και, επομένως, έχει αναγνωρίσει τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η λύση αυτή<sup>3</sup>. Οι δικαιούχοι θα χρεώνονται με τον ελάχιστο φορολογικό συντελεστή της ΕΕ για την ηλεκτρική ενέργεια βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, ο οποίος ισούται με 0,50 EUR/MWh, γεγονός που μπορεί να συμβάλει στους προαναφερθέντες στόχους πολιτικής.

Η δυνατότητα θέσπισης ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι δυνατό να προβλέπεται δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας, δεδομένου ότι σκοπός της είναι να επιτρέψει στα κράτη μέλη τη θέσπιση περαιτέρω απαλλαγών ή μειώσεων για λόγους ειδικής πολιτικής.

Οι Κάτω Χώρες ζήτησαν να εφαρμοστεί το μέτρο για το μέγιστο χρονικό διάστημα που επιτρέπεται βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 2 της οδηγίας (δηλ. για 6 έτη). Καταρχήν, η περίοδος εφαρμογής της παρέκκλισης θα πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη, ώστε να μην αποθαρρυνθούν οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων και οι προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας από την έναρξη ή τη συνέχιση των αναγκαίων επενδύσεων σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Με αυτό το χρονικό διάστημα θα παρασχεθεί η μέγιστη δυνατή ασφάλεια δικαίου, επίσης, για φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, οι οποίοι χρειάζεται να προγραμματίζουν τις επενδύσεις τους σε εξοπλισμό επί των πλοίων.

Ωστόσο, η παρέκκλιση δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει μελλοντικές τροποποιήσεις του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη η επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας και το ενδεχόμενο έκδοσης από το Συμβούλιο

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1).

<sup>3</sup> Σύσταση 2006/339/ΕΚ της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 125 της 12.5.2006, σ. 38).

νομοθετικής πράξης βάσει πρότασης της Επιτροπής για την τροποποίηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας. Η εν λόγω επανεξέταση ακολουθεί την αξιολόγηση της οδηγίας σχετικά με τη φορολογία της ενέργειας<sup>4</sup> και τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με το πλαίσιο της ΕΕ για τη φορολογία της ενέργειας της 28ης Νοεμβρίου 2019<sup>5</sup>. Στα συμπεράσματά του, το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να αναλύσει και να αξιολογήσει πιθανές επιλογές με σκοπό τη δημοσίευση, σε εύθετο χρόνο, μιας πρότασης σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας. Κάλεσε επίσης την Επιτροπή να εξετάσει ιδιαίτερα το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, τους ελάχιστους συντελεστές και τις ειδικές φορολογικές μειώσεις και απαλλαγές.

Υπό τις περιστάσεις αυτές, κρίνεται μεν σκόπιμο να χορηγηθεί η άδεια για το αιτούμενο διάστημα, η ισχύς όμως της παρέκκλισης θα πρέπει να εξαρτηθεί από την έναρξη της εφαρμογής γενικών διατάξεων επί του θέματος πριν από τα τέλη Ιουνίου του 2027.

#### *Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις*

Ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής ύψους 0,50 EUR ανά MWh, που προβλέπεται από τις ολλανδικές αρχές, ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας της ΕΕ για ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/EK.

Κατά συνέπεια, το μέτρο φαίνεται ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 44 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής (ΓΚΑΚ), όπου καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους ενισχύσεις υπό μορφή μειώσεων περιβαλλοντικών φόρων δυνάμει της οδηγίας 2003/96/EK είναι δυνατό να απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις κοινοποίησης κρατικής ενίσχυσης. Ωστόσο, δεν είναι δυνατό να εξακριβωθεί στο παρόν στάδιο κατά πόσον πληρούνται όλοι οι όροι που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό και η πρόταση εκτελεστικής απόφασης του Συμβουλίου δεν προδικάζει την υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, ειδικότερα, σε περίπτωση απαλλασσόμενης ενίσχυσης που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής.

Όπως αναφέρουν στην αίτησή τους, οι ολλανδικές αρχές θα ενημερώσουν την Επιτροπή σχετικά με το μέτρο εντός 20 εργάσιμων ημερών από την έναρξη ισχύος του.

#### **• Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

##### *Πολιτική για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή*

Το αιτούμενο μέτρο αφορά κυρίως την πολιτική της ΕΕ για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή. Το εν λόγω μέτρο, στον βαθμό που θα συμβάλει στον περιορισμό της χρήσης καυσίμων πλοίων επί ελλιμενισμένων πλοίων, θα συμβάλει και στην επίτευξη του στόχου της βελτίωσης της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και της μείωσης του θορύβου. Σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 2008/50/EK για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα<sup>6</sup>, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να μεριμνούν ώστε τα επίπεδα διαφόρων ατμοσφαιρικών ρύπων να μην υπερβαίνουν τις οριακές τιμές και να τηρούνται οι τιμές-στόχοι και άλλα πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα που καθορίζονται στην οδηγία. Για την εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων απαιτείται η εξεύρεση λύσεων από τα

<sup>4</sup> SWD(2019) 329 final.

<sup>5</sup> Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 28ης Νοεμβρίου 2019, 14608/19, FISC 458.

<sup>6</sup> Οδηγία 2008/50/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

κράτη μέλη σε προβλήματα όπως οι εκπομπές ρύπων από ελλιμενισμένα πλοία: όποτε συντρέχει περίπτωση και γίνεται αντιληπτό ότι λιμένες που αντιμετωπίζουν αυτά τα προβλήματα, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα πρέπει να ενθαρρύνεται, στο πλαίσιο της συνολικής στρατηγικής για την ποιότητα του αέρα. Η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά ενθαρρύνεται επίσης στο πλαίσιο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802<sup>7</sup>, η οποία ρυθμίζει την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο. Θα συμβάλει επίσης στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις εναπόθεσης αζώτου σύμφωνα με την οδηγία 92/43/ΕΟΚ για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας. Σε σχέση με αυτό το ζήτημα, οι ολλανδικές αρχές αναμένουν ότι οι τοπικές εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, λεπτών αιωρούμενων σωματιδίων ΑΣ10 και ΑΣ2,5) από την ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου θα μπορούσαν να μειωθούν κατά 95 % με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά.

Το μέτρο θα ενθαρρύνει τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά συμβάλλοντας στη βιωσιμότητα των λιμένων και της ναυτιλίας. Συνάδει με τους φιλόδοξους στόχους της πολιτικής της ΕΕ. Η ηλεκτροδότηση από την ξηρά στους ευρωπαϊκούς λιμένες είναι ένα από τα προτεινόμενα μέτρα για την επίτευξη των φιλόδοξων στόχων που καθορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Το μέτρο είναι επίσης πιθανό να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, στον βαθμό που οι εκπομπές του μείγματος ηλεκτρικής ενέργειας από το χερσαίο δίκτυο είναι μικρότερης έντασης άνθρακα σε σχέση με την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου με τη χρήση καυσίμων πλοίου, λόγω της υψηλότερης απόδοσης του συστήματος και των διαφορών όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα καύσιμα. Στο πλαίσιο αυτό, οι ολλανδικές αρχές υπογράμμισαν ότι, παρότι η πραγματική εξοικονόμηση εκπομπών CO<sub>2</sub> εξαρτάται από την ποιότητα της χρησιμοποιούμενης ηλεκτρικής ενέργειας, στο ολλανδικό μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας, οι εκτιμώμενες εξοικονομήσεις θα είναι μεταξύ 28 % και 67 %, ανάλογα με το φορτίο των γεννητριών, και το ποσοστό αυτό αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον.

#### *Ενεργειακή πολιτική*

Το μέτρο είναι σύμφωνο με την οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων<sup>8</sup>, η οποία καλύπτει το θέμα της δημιουργίας εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε λιμένες όπου υπάρχει ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις και το κόστος δεν είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένου του περιβαλλοντικού οφέλους. Η ηλεκτροδότηση από την ξηρά έχει επίσης αναγνωριστεί ως στόχος κοινού συμφέροντος για τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ<sup>9</sup>.

Υπενθυμίζεται στο σημείο αυτό ότι σημαντικός λόγος της δυσμενούς ανταγωνιστικής θέσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι ότι, για την εναλλακτική λύση, δηλαδή την ηλεκτροπαραγωγή επί των πλοίων που είναι ελλιμενισμένα σε θαλάσσιους λιμένες, ισχύει επί του παρόντος πλήρης φοροαπαλλαγή: απαλλάσσεται από τη φορολογία όχι μόνο το καύσιμο πλοίων που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας —η συνήθης κατάσταση δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ— αλλά και η ίδια η ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου (βλ. άρθρο 14

<sup>7</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58).

<sup>8</sup> Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

<sup>9</sup> C(2014) 2231 final της 9ης Απριλίου 2014.

παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας 2003/96/EK). Παρόλο που η τελευταία αυτή απαλλαγή θα ήταν δυνατό να θεωρηθεί ότι δύσκολα συμβιβάζεται με τους περιβαλλοντικούς στόχους της Ένωσης, ωστόσο εξυπηρετεί πρακτικούς σκοπούς. Πράγματι, για τη φορολόγηση της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται επί του πλοίου θα χρειαζόταν δήλωση από πλευράς του πλοιοκτήτη —ο οποίος συνήθως είναι εγκατεστημένος σε τρίτη χώρα— ή του φορέα εκμετάλλευσης σχετικά με την καταναλωθείσα ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας. Στη δήλωση θα έπρεπε επίσης να προσδιορίζεται το ποσοστό της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώθηκε στα χωρικά ύδατα του κράτους μέλους στο οποίο οφείλεται ο φόρος. Αυτό θα προκαλούσε τεράστιο διοικητικό φόρτο για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα όφειλαν να συντάσσουν τέτοιες δηλώσεις για κάθε κράτος μέλος του οποίου εμπλέκονται τα χωρικά ύδατα. Ανάλογες παρατηρήσεις ισχύουν και στην περίπτωση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της προαιρετικής φορολογικής μεταχείρισης που προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας (και η οποία εφαρμόζεται επί του παρόντος από τις Κάτω Χώρες). Υπό αυτές τις συνθήκες, είναι δυνατόν να δικαιολογηθεί η μεταχείριση της λιγότερο ρυπογόνου εναλλακτικής επιλογής ηλεκτροδότησης από την ξηρά, κατά τρόπο ώστε να μη βρίσκεται σε μειονεκτική θέση, και, επομένως, να επιτραπεί στις Κάτω Χώρες η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή.

### *Πολιτική μεταφορών*

Το μέτρο συνάδει με τη σύσταση 2006/339/EK της Επιτροπής σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Ένωσης<sup>10</sup>, όπως και με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές»<sup>11</sup>.

### *Εσωτερική αγορά και θεμιτός ανταγωνισμός*

Όσον αφορά την εσωτερική αγορά και τον θεμιτό ανταγωνισμό, με το αιτούμενο μέτρο περιορίζεται μόνο η υφιστάμενη στρέβλωση μεταξύ δύο ανταγωνιστικών πηγών ηλεκτρικής ενέργειας για τα ελλιμενισμένα πλοία, δηλαδή μεταξύ της ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου και της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, η οποία οφείλεται στη φοροαπαλλαγή των καυσίμων πλοίων.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, πρέπει καταρχάς να αναφερθεί ότι λίγα πλοία χρησιμοποιούν επί του παρόντος την ηλεκτροδότηση από την ξηρά σε εμπορική βάση. Επομένως, σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μπορεί να προκύψουν μόνο μεταξύ πλοίων που επωφελούνται από το αιτούμενο μέτρο επιλέγοντας την ηλεκτροδότηση από την ξηρά και άλλων πλοίων που θα εξακολουθούν να παράγουν ηλεκτρική ενέργεια επί του πλοίου. Αν και οι ακριβείς προβλέψεις κόστους εξαρτώνται κυρίως από την διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου και ως εκ τούτου είναι εξαιρετικά δύσκολες, οι τελευταίες διαθέσιμες εκτιμήσεις δείχνουν ότι, εν γένει, ακόμη και η πλήρης φορολογική απαλλαγή δεν θα μείωνε στις περισσότερες περιπτώσεις το λειτουργικό κόστος της ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε επίπεδο χαμηλότερο του κόστους ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου<sup>12</sup> και, κατά συνέπεια, δεν θα αποτελούσε σε καμία περίπτωση σημαντικό

<sup>10</sup> Σύσταση 2006/339/EK της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 125 της 12.5.2006, σ. 38).

<sup>11</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών – Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, COM(2009) 8 final της 21ης Ιανουαρίου 2009.

<sup>12</sup> Πρβλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, Αύγουστος

ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, οι οποίοι κάνουν χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε σχέση με αυτούς που χρησιμοποιούν ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου. Στην προκειμένη περίπτωση, είναι ακόμη λιγότερο αναμενόμενη παρόμοια σημαντική στρέβλωση, εφόσον οι Κάτω Χώρες θα τηρήσουν το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/EK όσον αφορά την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση.

Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, που τροφοδοτούνται από την ξηρά με ηλεκτρική ενέργεια φορολογούμενη με τον ελάχιστο συντελεστή που προβλέπεται στην οδηγία 2003/96/EK, δεν αποκομίζουν καταρχήν οικονομικό πλεονέκτημα έναντι των φορέων εκμετάλλευσης που παράγουν οι ίδιοι ηλεκτρική ενέργεια επί του πλοίου, διότι αυτή η ηλεκτρική ενέργεια απαλλάσσεται από φόρο. Ο μειωμένος συντελεστής για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα μειώσει τη διαφορά στη φορολογική μεταχείριση μεταξύ της ηλεκτροδότησης από την ξηρά και των (ορυκτών) ενεργειακών προϊόντων που χρησιμοποιούνται για την ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου.

Οι προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας είναι υπόχρεοι του ενεργειακού φόρου και της προσαύξεσης για τη βιώσιμη ενέργεια (*Opslag Duurzame Energie*, ODE). Στη δήλωση καταβολής ενεργειακού φόρου, εφαρμόζουν απευθείας τον μειωμένο συντελεστή. Άμεσοι δικαιούχοι είναι οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης ελλιμενισμένων πλοίων. Αναμένεται ότι οι φορείς εκμετάλλευσης θα μεταβιβάσουν το σύνολο ή μέρος του οικονομικού πλεονεκτήματος στους χρήστες της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, οι οποίοι είναι ιδιοκτήτες πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και ποντοπόρων πλοίων. Οι υφιστάμενοι χρήστες και οι εκπρόσωποί τους θα επιμείνουν ότι είναι προς το συμφέρον των λιμενικών αρχών να καταστήσουν την ηλεκτροδότηση από την ξηρά οικονομικά ελκυστική για τους χρήστες.

Επιπλέον, η πρόσβαση σε ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα είναι διαθέσιμη για τα εκάστοτε πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους, χωρίς να οδηγεί σε ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση των εθνικών οικονομικών φορέων έναντι των ανταγωνιστών τους από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, αναμένεται ότι θα είναι αμελητέες οι ενδεχόμενες επιπτώσεις επί των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών, οι οποίες θα ήταν δυνατό να προκύψουν αν τα πλοία άλλαζαν πορεία λόγω της δυνατότητας να ηλεκτροδοτούνται από την ξηρά με μειωμένο φορολογικό συντελεστή. Επίσης, σε μια κατάσταση στην οποία, όπως προαναφέρεται, δεν είναι πιθανό, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά να καταστεί οικονομικότερη απ' ό,τι η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου, παρά τη μείωση του φόρου, είναι μάλλον απίθανο αυτή η μείωση του φόρου για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά να στρεβλώσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, παρακινώντας τα πλοία να αλλάζουν πορεία ανάλογα με τη διαθεσιμότητα αυτής της επιλογής. Οι ολλανδικές αρχές υποστηρίζουν ότι η επιλογή του λιμένα εξαρτάται από τον προορισμό του φορτίου και όχι από το μειωμένο κόστος ελλιμενισμού που προκύπτει από τη μείωση της φορολογίας για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά.

Λαμβανομένου υπόψη του χρονικού πλαισίου για το οποίο προτείνεται να χορηγηθεί η άδεια εφαρμογής μειωμένου φορολογικού συντελεστή, εκτός εάν προκύψουν σημαντικές αλλαγές του ισχύοντος πλαισίου και της τρέχουσας κατάστασης, είναι μάλλον απίθανο να αλλάξει η

---

2005, [http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2\\_shoreside.pdf](http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf). Η ανάλυση κόστους αφορά τρεις λιμένες: του Γκέτεμποργκ (Σουηδία), του Juneau και του Long Beach (ΗΠΑ).

ανάλυση που παρατίθεται στις προηγούμενες παραγράφους πριν από την ημερομηνία λήξης του μέτρου.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

### **• Νομική βάση**

Άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου.

### **• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Ο τομέας της έμμεσης φορολογίας, που καλύπτεται από το άρθρο 113 της ΣΛΕΕ, δεν εμπίπτει καθαυτός στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 3 της ΣΛΕΕ.

Ωστόσο, δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, έχει δοθεί αποκλειστική αρμοδιότητα στο Συμβούλιο, σύμφωνα με το παράγωγο δίκαιο, να επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίζει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης. Επομένως, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να υποκαταστήσουν το Συμβούλιο. Κατά συνέπεια, στην παρούσα εκτελεστική απόφαση δεν έχει εφαρμογή η αρχή της επικουρικότητας. Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι η παρούσα πράξη δεν αποτελεί σχέδιο νομοθετικής πράξης, δεν θα πρέπει να διαβιβαστεί στα εθνικά κοινοβούλια σύμφωνα με το πρωτόκολλο αριθ. 2 που προσαρτάται στις Συνθήκες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την αρχή της επικουρικότητας.

### **• Αναλογικότητα**

Η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας. Η μείωση του φόρου δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου.

### **• Επιλογή της νομικής πράξης**

Ως νομική πράξη προτείνεται εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου. Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ προβλέπει μόνο αυτό το είδος μέτρου.

## **3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

### **• Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Το μέτρο δεν απαιτεί την αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας.

### **• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η παρούσα πρόταση βασίζεται σε αίτημα των Κάτω Χωρών και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

### **• Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Δεν υπήρξε ανάγκη εξωτερικής εμπειρογνωσίας.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας σε μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του και δεν απαιτείται εκτίμηση επιπτώσεων.

Από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι Κάτω Χώρες προκύπτει ότι το μέτρο θα έχει περιορισμένες επιπτώσεις στα φορολογικά έσοδα και ότι ο φορολογικός συντελεστής για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα εξακολουθήσει να είναι υψηλότερος από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/ΕΚ. Οι Κάτω Χώρες αναμένουν ότι το μέτρο θα έχει θετικές επιπτώσεις όσον αφορά την επίτευξη των περιβαλλοντικών τους στόχων και, ειδικότερα, τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και τη μείωση του θορύβου στις πόλεις-λιμένες.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με την εκτίμηση των ολλανδικών αρχών σχετικά με την απώλεια φορολογικών εσόδων από το μέτρο, αναμένεται απώλεια 1 εκατ. EUR ετησίως για τα προσεχή έτη.

Παράλληλα, τα περιβαλλοντικά οφέλη μπορούν να είναι σημαντικά. Οι ολλανδικές αρχές υπογράμμισαν ότι, παρότι η πραγματική εξοικονόμηση εκπομπών CO<sub>2</sub> εξαρτάται από την ποιότητα της χρησιμοποιούμενης ηλεκτρικής ενέργειας, η εκτιμώμενη εξοικονόμηση θα είναι μεταξύ 28 % και 67 %, ανάλογα με το φορτίο των γεννητριών, και το ποσοστό αυτό αναμένεται ότι θα αυξηθεί στο μέλλον. Επιπλέον, οι ολλανδικές αρχές αναμένουν ότι οι εκπομπές, σε τοπικό επίπεδο, ατμοσφαιρικών ρύπων από την ηλεκτροπαραγωγή επί των πλοίων θα μπορούσαν να μειωθούν κατά 95 %· ο θόρυβος, τα επίπεδα κραδασμών και η εναπόθεση αζώτου θα μπορούσαν επίσης να μειωθούν σημαντικά.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Το μέτρο δεν προβλέπει απλούστευση. Προκύπτει από το αίτημα των Κάτω Χωρών και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Το μέτρο δεν έχει επίπτωση στα θεμελιώδη δικαιώματα.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Το μέτρο δεν συνεπάγεται καμία οικονομική ή διοικητική επιβάρυνση για την Ένωση. Συνεπώς, η πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

#### **5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Δεν απαιτείται σχέδιο εφαρμογής. Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας μείωσης του φόρου για μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του. Η άδεια χορηγείται για περιορισμένο χρονικό διάστημα έως τις 30 Ιουνίου 2027. Ο φορολογικός συντελεστής που θα εφαρμοστεί θα ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας. Είναι δυνατή η αξιολόγηση του μέτρου σε περίπτωση αιτήματος ανανέωσης μετά τη λήξη της περιόδου ισχύος.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Η πρόταση δεν απαιτεί επεξηγηματικά έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Το άρθρο 1 ορίζει ότι θα επιτραπεί στις Κάτω Χώρες η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε πλοία ελλιμενισμένα σε ολλανδικούς λιμένες, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής («ηλεκτροδότηση από την ξηρά»). Ο φορολογικός συντελεστής δεν μπορεί να είναι χαμηλότερος από 0,50 EUR ανά MWh, δηλαδή από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας της ηλεκτρικής ενέργειας για επιχειρηματική χρήση που καθορίζεται από την οδηγία. Δεν θα είναι δυνατή η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας με μειωμένο συντελεστή σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, όπως ορίζονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2003/96/EK.

Το άρθρο 2 ορίζει ότι η αιτούμενη άδεια χορηγείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2021 έως τις 30 Ιουνίου 2027, σύμφωνα με το αίτημα των Κάτω Χωρών, εντός του μέγιστου διαστήματος 6 ετών που επιτρέπεται βάσει της οδηγίας.

## Πρόταση

**ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**με την οποία χορηγείται άδεια στις Κάτω Χώρες να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας<sup>1</sup>, και ιδίως το άρθρο 19,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με επιστολή της 10ης Αυγούστου 2020, οι Κάτω Χώρες ζήτησαν την άδεια να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας (στο εξής: ηλεκτροδότηση από την ξηρά), σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.
- (2) Με τον μειωμένο φορολογικό συντελεστή που προτίθενται να εφαρμόσουν, οι Κάτω Χώρες έχουν σκοπό να προωθήσουν περαιτέρω την ανάπτυξη και τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Η ηλεκτροδότηση αυτή θεωρείται ότι αποτελεί λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον τρόπο κάλυψης των αναγκών των ελλιμενισμένων πλοίων σε ηλεκτρική ενέργεια, σε σύγκριση με τη χρήση καυσίμων πλοίων από τα εν λόγω πλοία.
- (3) Στον βαθμό που με τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά αποφεύγεται η εκπομπή ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από την καύση καυσίμων πλοίων από ελλιμενισμένα πλοία, η επιλογή αυτή συμβάλλει στη βελτίωση του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και στη μείωση του θορύβου στις πόλεις-λιμένες. Υπό τις ειδικές συνθήκες της δομής ηλεκτροπαραγωγής στις Κάτω Χώρες, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά αντί της χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από την καύση καυσίμων πλοίων αναμένεται, ιδίως, ότι θα μειώσει τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, άλλους ατμοσφαιρικούς ρύπους και τον θόρυβο. Συνεπώς, αναμένεται ότι το μέτρο θα συμβάλλει στην υλοποίηση των στόχων πολιτικής της Ένωσης για το περιβάλλον, την υγεία και το κλίμα.
- (4) Η χορήγηση άδειας στις Κάτω Χώρες να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την αύξηση της χρήσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, δεδομένου ότι στις περισσότερες περιπτώσεις η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου θα παραμείνει η πλέον ανταγωνιστική εναλλακτική λύση. Για τον ίδιο λόγο, και επειδή σήμερα είναι σχετικά

<sup>1</sup> ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

χαμηλός ο βαθμός διεύθυνσης της τεχνολογίας στην αγορά, είναι μάλλον απίθανο το μέτρο να προκαλέσει σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού κατά τη διάρκεια εφαρμογής του και, συνεπώς, δεν θα επηρεάσει αρνητικά την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/96/EK, κάθε άδεια που χορηγείται δυνάμει της εν λόγω διάταξης πρέπει να υπόκειται σε αυστηρό χρονικό περιορισμό. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το χρονικό διάστημα για το οποίο χορηγείται η άδεια είναι αρκετά μεγάλο, ώστε να μην αποθαρρύνονται οι σχετικοί οικονομικοί φορείς από την υλοποίηση των απαιτούμενων επενδύσεων, είναι σκόπιμο να χορηγηθεί η άδεια από την 1η Ιουλίου 2021 έως τις 30 Ιουνίου 2027. Ωστόσο, η άδεια θα πρέπει να παύσει να ισχύει από την ημερομηνία εφαρμογής τυχόν γενικών διατάξεων περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, τις οποίες θα θεσπίσει το Συμβούλιο δυνάμει του άρθρου 113 ή οποιασδήποτε άλλης σχετικής διάταξης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε περίπτωση που οι εν λόγω διατάξεις τεθούν σε εφαρμογή πριν από τις 30 Ιουνίου 2027.
- (6) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### *Άρθρο 1*

Χορηγείται στις Κάτω Χώρες η άδεια να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης πλοίων από την ξηρά, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας που αναφέρονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/EK.

#### *Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2021 έως τις 30 Ιουνίου 2027.

Ωστόσο, εάν το Συμβούλιο, αποφασίζοντας βάσει του άρθρου 113 της ΣΛΕΕ ή άλλης σχετικής διάταξης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθορίσει γενικούς κανόνες περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η παρούσα απόφαση παύει να εφαρμόζεται την ημέρα κατά την οποία αρχίζει η εφαρμογή των εν λόγω γενικών κανόνων.

#### *Άρθρο 3*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος*