



Bruselis, 2020 08 28
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Vokietijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Sjungos energinių produktų ir elektros energijos apmokestinimas reglamentuojamas 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičiančia Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą¹ (toliau – Energijos mokesčių direktyva arba Direktyva).

Pagal Direktyvos 19 straipsnio 1 dalį, be Direktyvoje, ypač jos 5, 15 ir 17 straipsniuose, išdėstytų nuostatų, Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu, gali vieningai leisti bet kuriai valstybei narei toliau atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti remiantis konkrečios politikos sumetimais.

2014 m. spalio 14 d. Tarybos įgyvendinimo sprendimu 2014/722/ES² (o prieš jį – 2011 m. liepos 12 d. Tarybos įgyvendinimo sprendimu 2011/445/ES³) Vokietijai jau buvo leista taikyti lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą elektros energijai, tiesiogiai tiekiamai uoste prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus⁴ (toliau – iš kranto tiekama elektros energija).

Šio pasiūlymo tikslas – Vokietijos prašymu pratęsti tą leidimą, nes esamos nukrypti leidžiančios nuostatos galiojimas baigiasi 2020 m. liepos 16 d.

2020 m. sausio 29 d. raštu Vokietijos valdžios institucijos pranešė Komisijai ketinančios pratęsti esamos priemonės galiojimą iki 2025 m. gruodžio 31 d. Papildomos informacijos pateikta 2020 m. balandžio 30 d. raštu.

Vokietija siekia, kad būtų pratęstas leidimas elektros energijai, iš kranto tiekiamai laivams⁵, kuriais Sąjungos jūrose ir vidaus vandenyse vykdoma išimtinai komercinė veikla (įskaitant žvejybą), taikyti lengvatinį 0,50 EUR už MWh mokesčio tarifą, lygų Direktyvoje nustatytam minimaliam mokesčio už verslui naudojamą elektros energiją tarifui⁶.

Prašoma galiojimo laikotarpį nustatyti nuo 2020 m. liepos 17 d. iki 2025 m. gruodžio 31 d., pratęsiant esamos nukrypti leidžiančios nuostatos galiojimą ir neviršijant pagal Energijos mokesčių direktyvos 19 straipsnį leidžiamo maksimalaus laikotarpio.

Šios lengvatos tikslas – toliau užtikrinti ekonominę paskatą diegti elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūrą ir naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, siekiant mažinti oro taršą uostamiesčiuose, gerinti vietos oro kokybę ir mažinti triukšmą gyventojų sveikatos labui.

Taikydama šią priemonę Vokietija taip pat sieks mažinti vandens transporto poveikį aplinkai.

¹ OL L 283, 2003 10 31, p. 51–70.

² OL L 300, 2014 10 18, p. 55–56.

³ OL L 191, 2011 7 22, p. 22.

⁴ Sąvoka „privatus pramoginis laivas“ apibrėžta Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies c punkto antroje pastraipoje.

⁵ Prašyme nurodyta, kad tai yra visi motoriniai laivai, valtys ir plaukiojantieji įrenginiai, nurodyti Kombinuotosios nomenklatūros 89 skirsnyje.

⁶ Kaip nurodyta nacionalinės teisės aktuose, priemonė netaikoma elektros energijai, iš kranto tiekiamai laivams, kol jie yra laivų statykloje.

Prašoma priemone Vokietija siekia išlaikyti paskatą naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, kuri laikoma mažiau taršia nei elektros energija, gaminama uoste prisišvartavusiuose laivuose. Kaip nurodyta prašyme, standartinis elektros energijos mokesčio tarifas Vokietijoje yra 20,50 EUR už MWh. Šiuo metu mokesčio lengvata yra 20,00 EUR už MWh. Taigi lengvata besinaudojantiems subjektams taikomas pagal Energijos mokesčių direktyvą nustatytas 0,50 EUR už MWh ES minimalus elektros energijos mokesčio tarifas (kaip nustatyta Direktyvos 10 straipsnio 1 dalyje ir I priedo C lentelės skiltyje „Naudojimas verslui“). Vokietija numato, kad mokesstinė nauda gali būti teikiama ir tiekėjui taikant lengvatinį mokesčio tarifą (tam reikia leidimo), ir grąžinant mokestį.

Kita vertus, pagal Energijos mokesčių direktyvos 14 straipsnio 1 dalies c punktą valstybės narės turi neapmokestinti energinių produktų, naudojamų elektros energijai uostuose prisišvartavusiuose laivuose gaminti. Pagal Direktyvos 15 straipsnio 1 dalies f punktą jos gali neapmokestinti ir laivuose gaminamos elektros energijos, naudojamos laivybai vidaus vandenyse. Vokietija patvirtino, kad pastarąją neprivalomą išimtį yra perkėlusį į nacionalinę teisę.

Vokietijos valdžios institucijos nurodė, kad mokesčio lengvata taikoma visiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus, t. y. mokesčio lengvata gali pasinaudoti visi komercinei laivybai naudojami laivai, neatsižvelgiant į jų dydį ar vėliavą, su kuria plaukioja. Vis dėlto įpareigojimo laivuose naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją nėra.

Kaip nurodyta prašyme, nuo schemos įsigaliojimo 2011 m. lengvata besinaudojančių subjektų gerokai padaugėjo; vidaus vandenų sektoriuje beveik visuose laivuose yra galimybių pirkti iš kranto tiekiamą elektros energiją; jūrų laivybos sektoriuje šiuo metu yra vos keli įrenginiai, kurie nėra skirti salų keltams. Be to, remiantis turimais duomenimis, vidaus vandenyse veikia 454 įrenginiai, planuojama įrengti 385 įrenginius ir galima įrengti dar 115 įrenginių. Jūrų uostuose veikia 240 įrenginių (iš jų 237 skirti salų keltų paslaugoms), planuojama įrengti 30 įrenginių (daugiausia skirtų kruiziniais laivams ir konteinervežiams) ir galima įrengti dar 32 įrenginius.

Vertindamos dėl priemonės patirsimas mokesčių išlaidas, Vokietijos valdžios institucijos apskaičiavo prarandamas mokestines pajamas, remdamosi taikant lengvatą suvartotos elektros energijos kiekiu ir mokestinės naudos suma. Šiuo metu mokesčio lengvata siekia 20,00 EUR už MWh (kaip minėta, standartinis mokesčio tarifas yra 20,50 EUR už MWh). 2019 m. uostuose suvartota 79 302 MWh iš kranto tiekiamos elektros energijos. Atsižvelgiant į mokesčio lengvatą, dėl to 2019 m. prarasta 1,586 mln. EUR mokestinių pajamų. Darant prielaidą, kad dėl paramos priemonių ateityje iš kranto tiekiamos elektros energijos bus naudojama daugiau, numatoma, kad per ateinančius kelerius metus bus prarandama po 2 mln. EUR per metus.

Vokietija prašė suteikti leidimą iki 2025 m. gruodžio 31 d. nuo 2020 m. liepos 17 d., t. y. iškart po to, kai baigs galioti esama nukrypti leidžianti nuostata, ir neviršijant Direktyvos 19 straipsnio 2 dalyje nurodyto maksimalaus laikotarpio.

Mokesčio lengvata Vokietija nori suteikti paskatą laivų operatoriams naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, siekdama sumažinti oro taršą ir triukšmą prisišvartavusiems laivams deginant kurą, taip pat jų išmetamo CO₂ kiekį. Taikant lengvatinį mokesčio tarifą padidėtų iš kranto tiekiamos elektros energijos konkurencingumas, palyginti su laive deginamu bunkeriniu kuru, kuris yra neapmokestinamas.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Elektros energijos apmokestinimas reglamentuojamas Direktyva 2003/96/EB, ypač jos 10 straipsniu. 14 straipsnio 1 dalies c punkte nustatytas įpareigojimas neapmokestinti laive gaminamos elektros energijos. 5, 15 ir 17 straipsniuose valstybėms narėms numatyta galimybė diferencijuoti tam tikrais tikslais naudojamai elektros energijai taikomą mokestį, be kita ko, atleisti nuo mokesčio ar jį sumažinti. Tačiau tose nuostatose nenumatytas lengvatinis iš kranto tiekiamos elektros energijos apmokestinimas.

Vokietijos valdžios institucijų teigimu, priemonė laikytina valstybės pagalba, taigi jai taikomi šios srities ES teisės aktai; visų pirma, schema pripažinta tinkama ir apie ją pranešta pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 800/2008⁷, kuris šiuo metu yra pakeistas Komisijos reglamentu (ES) Nr. 651/2014⁸, 25 straipsnį, kaip išsamiau nurodyta toliau.

Energijos mokesčių direktyvos nuostatos

Direktyvos 19 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatyta:

Be ankstesniuose straipsniuose išdėstytų nuostatų, ypač 5, 15 ir 17 straipsniuose, Taryba, Komisijai pasiūlius, bet kuriai valstybei narei gali vieningai leisti toliau atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti remiantis konkrečios politikos sumetimais.

Šia mokesčio lengvata Vokietijos valdžios institucijos siekia toliau skatinti naudoti aplinkai mažiau kenksmingą būdą aprūpinti elektros energija uostuose prisišvartavusius laivus ir taip pagerinti vietos oro kokybę ir sumažinti triukšmą. Komisija jau yra rekomendavusi naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją vietoj prisišvartavusiuose laivuose gaminamos elektros energijos ir taip pripažinusi šios alternatyvos naudą aplinkai⁹. Šiuo metu standartinis elektros energijos mokesčio tarifas yra 20,50 EUR už MWh, o mokesčio lengvata – 20,00 EUR už MWh. Taigi lengvata besinaudojantiems subjektams taikomas pagal Energijos mokesčių direktyvą nustatytas 0,50 EUR už MWh ES minimalus elektros energijos mokesčio tarifas, o tai gali ir toliau padėti siekti nurodyto politikos tikslo.

Galimybė nustatyti palankesnę iš kranto tiekiamos elektros energijos apmokestinimo tvarką gali būti numatyta pagal Direktyvos 19 straipsnį, nes jo paskirtis – leisti valstybėms narėms papildomai atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti remiantis konkrečios politikos sumetimais.

Vokietija paprašė leisti taikyti priemonę beveik maksimalų pagal 19 straipsnio 2 dalį leidžiamą laikotarpį, t. y. šešerius metus. Iš esmės nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma pakankamai ilgą laikotarpį, kad uostų operatoriai ir elektros energijos tiekėjai neprarastų paskatų tęsti arba pradėti reikiamą investavimą į elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūrą. Nustačius tokį laikotarpį bus užtikrintas didžiausias galimas teisinis tikrumas ir laivų operatoriams, kurie turi planuoti savo investicijas į laivų įrangą.

⁷ 2008 m. rugpjūčio 6 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 800/2008, skelbiantis tam tikrų rūšių pagalbą suderinama su bendrąja rinka taikant Sutarties 87 ir 88 straipsnius (Bendrasis bendrosios išimties reglamentas) (OL L 214, 2008 8 9, p. 3–47).

⁸ 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014 6 26, p. 1–78).

⁹ 2006 m. gegužės 8 d. Komisijos rekomendacija 2006/339/EB dėl skatinimo Bendrijos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektros energiją iš kranto (OL L 125, 2006 5 12).

Vis dėlto nukrypti leidžianti nuostata neturėtų trukdyti būsimiems esamos teisinės sistemos pakeitimams, taip pat turėtų būti atsižvelgta į būsimą Energijos mokesčių direktyvos peržiūrą ir į tai, kad Taryba gali priimti teisės aktą, grindžiamą Komisijos pasiūlymu iš dalies pakeisti Energijos mokesčių direktyvą. Ši peržiūra grindžiama Energijos mokesčių direktyvos vertinimu¹⁰ ir 2019 m. lapkričio 28 d. Tarybos išvadomis dėl ES energijos mokesčių sistemos¹¹. Išvadose Taryba paprašė Komisijos išnagrinėti ir įvertinti galimus variantus, siekiant tinkamu laiku paskelbti pasiūlymą dėl Energijos mokesčių direktyvos peržiūros, ir paragino Komisiją itin didelį dėmesį skirti Direktyvos taikymo sričiai, minimalioms normoms ir mokesčių sumažinimui ar atleidimui nuo jų konkrečiomis aplinkybėmis.

Šiomis aplinkybėmis, nors prašomą leidimą tikslinga suteikti prašomam laikotarpiui, nukrypti leidžiančios nuostatos galiojimas turėtų priklausyti nuo šių sričių reglamentuojančių bendrųjų nuostatų įsialiojimo iki 2025 m. pabaigos.

Be to, Vokietijos valdžios institucijos pabrėžė, kad iš kranto tiekiamos elektros energijos naudojimo uostuose pagrindinėms sąlygoms pagerinti reikia imtis papildomų priemonių (tokių kaip kitų elektros energijos komponentų išlaidų mažinimas, dienos paslaugos kainos nustatymas, investicijos į elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūrą ir reguliavimo priemones).

Valstybės pagalbos taisyklės

Vokietijos valdžios institucijų numatytas 0,50 EUR už MWh lengvatinis mokesčio tarifas yra lygus pagal Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnį nustatytam ES minimaliam verslui naudojamos elektros energijos apmokestinimo lygiui. Vokietijos valdžios institucijos teigia, kad schema buvo pripažinta tinkama pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 800/2008¹² (senesnės Bendrojo bendrosios išimties reglamento redakcijos) 25 straipsnį. Kaip nurodyta prašyme, apie esamą schemą Komisijai buvo pranešta 2014 m. lapkričio 11 d. pagal minėtąjį Bendrojo bendrosios išimties reglamento (senosios redakcijos) 25 straipsnį. Ta nuostata šiuo metu yra pakeista Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014¹³ 44 straipsniu, kuriame nustatytos sąlygos, kuriomis pagalbai aplinkosaugos mokesčių lengvatų forma pagal Direktyvą 2003/96/EB gali būti netaikomi reikalavimai pranešti apie valstybės pagalbą. Šiuo pasiūlymu nedaroma poveikio jokiam Komisijos pagal valstybės pagalbos taisyklės atliekamam priemonės vertinimui. Be to, pasiūlymu dėl Tarybos įgyvendinimo sprendimo nepanaikinama valstybės narės pareiga užtikrinti atitiktį valstybės pagalbos taisyklėms, be kita ko, Komisijos reglamentui (ES) Nr. 651/2014.

• **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Aplinkos ir kovos su klimato kaita politika

Prašoma priemonė daugiausia susijusi su ES aplinkos ir kovos su klimato kaita politika. Kadangi dėl šios priemonės uostuose prisišvartavusiuose laivuose bus deginama mažiau bunkerinio kuro, priemonė iš tikrųjų padės siekti tikslo gerinti vietos oro kokybę ir mažinti

¹⁰ SWD(2019) 329 *final*.

¹¹ 2019 m. lapkričio 28 d. Tarybos išvados 14608/19, FISC 458.

¹² 2008 m. rugpjūčio 6 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 800/2008, skelbiantis tam tikrų rūšių pagalbą suderinama su bendrąja rinka taikant Sutarties 87 ir 88 straipsnius (Bendrasis bendrosios išimties reglamentas) (OL L 214, 2008 8 9, p. 3–47).

¹³ 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014 6 26, p. 1–78).

triukšmą. Direktyvoje 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės¹⁴ valstybėms narėms nustatytas reikalavimas užtikrinti, kad tam tikrų oro teršalų lygiai neviršytų toje direktyvoje nustatytų ribinių verčių, siektinų verčių ir kitų oro kokybės standartų. Vykdydamos šią pareigą valstybės narės turi rasti būdų, kaip išspręsti tokias joms aktualias problemas, kaip uostuose prisišvartavusių laivų išmetamų teršalų problema, todėl gali būti, kad įgyvendinant bendrą oro kokybės strategiją uostuose, kuriuose kyla tokių problemų, bus toliau skatinama naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją. Naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją skatinama ir pagal Direktyvą (ES) 2016/802¹⁵, kuria reglamentuojamas sieros kiekis jūriniame kure.

Dėl veiksmingesnės sistemos ir kitokio elektros energijai gaminti naudojamo kuro, naudojant sausumos tinklais tiekiamos elektros energijos rūšių derinį anglies dioksido išmetama mažiau nei tuomet, kai elektros energija gaminama laivuose deginant bunkerinį kurą, todėl priemonė taip pat veikiausiai padės sumažinti išmetamo CO₂ kiekį. Vokietijos valdžios institucijos pabrėžė, kad nors faktinis išmetamo CO₂ kiekio sumažėjimas priklauso nuo suvartojamos elektros energijos kokybės, numatomas sutaupyta elektros energijos kiekis Vokietijos elektros energijos rūšių derinyje sudarytų maždaug 30 % ir ateityje ši procentinė dalis turėtų dar padidėti. Be to, Vokietijos valdžios institucijos numato, kad vietos oro teršalai (NO_x, SO_x, PM10, PM2.5), išmetami gaminant elektros energiją laivuose, gali būti visiškai sumažinti naudojant iš kranto tiekiamą elektros energiją; be to, gali būti gerokai sumažintas skleidžiamas triukšmas.

Vokietijos valdžios institucijų teigimu, gaminant vieną kWh elektros energijos laivų varikliui išmeta maždaug tokius teršalų kiekius, o juos būtų galima atitinkamai (kiekvienai kWh) sumažinti naudojant iš kranto tiekiamą elektros energiją:

Laivo tipas	g CO₂ / kWh	g NO_x / kWh	g SO_x / kWh	g KD / kWh
Konteinervežis	640	12,0	0,39	0,19
Dujų, naftos arba cheminių medžiagų tanklais	704	12,5	0,43	0,18
Sausų burių krovinių laivas	699	13,0	0,43	0,18
Tradicinis universalusis laivas	692	14,1	0,42	0,18
Kruizinis laivas	679	12,0	0,41	0,18
Kiti jūrų laivai	737	–	0,45	0,18
Vidaus vandens laivas	721	8,1	0,04	0,15
Uosto vidaus transporto priemonė	726	–	0,04	0,15

Energetikos politika

¹⁴ 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008 6 11, p. 1).

¹⁵ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse (OL L 132, 2016 5 21, p. 58–78).

Priemonė atitinka Direktyvą 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo¹⁶, kuria sprendžiamas klausimas, susijęs su elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūros įrengimu uostuose, kuriuose yra tokios infrastruktūros poreikis, o sąnaudos nėra neproporcingos naudai, be kita ko, naudai aplinkai. Priemonė taip pat pripažinta bendro intereso tikslu teikiant valstybės pagalbą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį¹⁷.

Šiuo atžvilgiu reikia prisiminti, kad iš kranto tiekiamos elektros energijos konkurencinė padėtis yra nepalanki dėl vienos svarbios priežasties: jos alternatyva, t. y. jūrų uostuose prisišvartavusiuose laivuose gaminama elektros energija, šiuo metu yra visiškai neapmokestinama: neapmokestinamas ne tik elektros energijai gaminti deginamas bunkerinis kuras (tai atitinka normalią padėtį pagal Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies a punktą), bet ir pati laivuose gaminama elektros energija (žr. Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies c punktą). Nors pastarasis atleidimas nuo mokesčio galėtų būti laikomas sunkiai suderinamu su Sąjungos aplinkosaugos tikslais, jis yra grindžiamas praktiniais sumetimais. Siekiant apmokestinti laivuose gaminamą elektros energiją, laivo savininkas, kuris dažnai yra įsikūręs trečiojoje šalyje, arba operatorius turėtų deklaruoti, kiek elektros energijos suvartota. Deklaruojant taip pat reikėtų apskaičiuoti, kiek elektros energijos suvartota valstybės narės, kurioje turi būti mokamas mokestis, teritoriniuose vandenyse. Jeigu reikėtų tokias deklaracijas pateikti kiekvienoje valstybėje narėje, kurios teritoriniuose vandenyse plaukiojama, laivų savininkams būtų užkrauta didžiulė administracinė našta. Panašūs sumetimai siejami ir su laivyba vidaus vandenyse bei neprivaloma apmokestinimo tvarka pagal Direktyvos 15 straipsnio 1 dalies f punktą (įgyvendinama Vokietijoje). Šiomis aplinkybėmis sprendimas nesudaryti sunkumų rinktis mažiau taršią alternatyvą – iš kranto tiekiamą elektros energiją – leidžiant Vokietijai toliau taikyti lengvatinį mokesčio tarifą gali būti laikomas pagrįstu.

Transporto politika

Priemonė atitinka Komisijos rekomendaciją 2006/339/EB dėl skatinimo Sąjungos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektros energiją iš kranto¹⁸ ir Komisijos komunikatą „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos“¹⁹.

Vidaus rinka ir sąžininga konkurencija

Vidaus rinkos ir sąžiningos konkurencijos požiūriu priemone tik sumažinamas esamas dviejų konkurencinių elektros energijos tiekimo prisišvartavusiems laivams šaltinių, t. y. laivuose gaminamos ir iš kranto tiekiamos elektros energijos, mokestinis konkurencijos iškraipymas dėl bunkerinio kuro neapmokestinimo.

Dėl laivų operatorių konkurencijos visų pirma paminėtina, kad šiuo metu iš kranto tiekiamą elektros energiją komerciniais tikslais naudojama labai nedaugelyje laivų. Todėl dideli konkurencijos iškraipymai gali atsirasti tik tarp laivų, kuriuose, pasinaudojus prašoma

¹⁶ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1–20).

¹⁷ 2014 m. balandžio 9 d. C(2014) 2231 *final* (Valstybės pagalba SA.37322 (2013/N). Vokietija. Alternatyvus kruizinių laivų energijos šaltinis Hamburgo miesto uoste (Altona – „HafenCity“).

¹⁸ 2006 m. gegužės 8 d. Komisijos rekomendacija 2006/339/EB dėl skatinimo Bendrijos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektros energiją iš kranto (OL L 125, 2006 5 12).

¹⁹ 2009 m. sausio 21 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“, KOM(2009) 8 galutinis.

priemone, bus pereita prie iš kranto tiekiamos elektros energijos, ir laivų, kuriuose toliau bus naudojama laivuose gaminama elektros energija. Nors tikslios sąnaudų prognozės labai priklauso nuo naftos kainos pokyčių, todėl jas parengti labai sunku, naujausi turimi vertinimo duomenys rodo (remiantis ir Vokietijos pateiktais duomenimis), kad apskritai net ir visiškai panaikinus mokestį elektros energijos tiekimo iš kranto sąnaudos daugeliu atvejų nebūtų mažesnės už elektros energijos gamybos laivuose sąnaudas²⁰, taigi iš kranto tiekiamą elektros energiją naudojantys laivų operatoriai bet kuriuo atveju neturėtų didelio konkurencinio pranašumo, palyginti su tais, kurie naudoja laivuose gaminamą elektros energiją. Šiuo atveju didelis minėto pobūdžio iškraipymas dar mažiau tikėtinas, nes Vokietija laikysis Direktyvoje 2003/96/EB nustatyto minimalaus verslui naudojamos elektros energijos apmokestinimo lygio.

Kaip jau minėta, Vokietija taip pat numato, kad mokestinė nauda gali būti teikiama ir tiekėjui taikant lengvatinį mokesčio tarifą (tam reikia leidimo), ir gražinant mokestį. Jei tiekėjui taikomas lengvatinis tarifas, elektros energijos tiekėjas negali perkelti visos ar dalies mokestinės naudos galutiniam naudotojui, t. y. laivo operatoriui. Vis dėlto, Vokietijos valdžios institucijų teigimu, mokesčių lengvata paprastai yra perkeliama. Tačiau netgi tais atvejais, kai visa mokesčių lengvata perkeliama laivų operatoriams, kurie gauna iš kranto tiekiamą elektros energiją, apmokestinamą mažiausiu tarifu pagal Direktyvą 2003/96/EB, jie realiai neįgyja ekonominio pranašumo prieš operatorius, gaminančius elektros energiją laive, nes ši elektros energija yra neapmokestinama. Vokietijos valdžios institucijų teigimu, laivuose gaminamą elektros energiją pakeitus iš kranto tiekiamą elektros energija, kuriai taikomas minimalus apmokestinimo lygis, bendrų sąnaudų požiūriu nebūtų suteikta jokio pranašumo.

Be to, atitinkamuose laivuose naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją bus galima neatsižvelgiant į vėliavą, su kuria jie plaukioja, taigi nacionaliniams ekonominės veiklos vykdytojams nebus taikoma palankesnė apmokestinimo tvarka nei jų konkurentams iš kitų ES valstybių narių.

Kalbant apie uostų konkurenciją, numatoma, kad bet koks galimas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai, jeigu laivai pradėtų keisti savo maršrutus, kad pasinaudotų galimybe naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, kuriai taikomas lengvatinis mokesčio tarifas, būtų nedidelis. Kadangi, kaip minėta, naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, nepaisant mokesčio lengvatos, bent artimiausiu metu veikiausiai nebus ekonomiškiau nei elektros energiją gaminti laivuose, taip pat menkai tikėtina, kad ši iš kranto tiekiamai elektros energijai taikoma mokesčio lengvata smarkiai iškraipytų uostų konkurenciją, paskatindama laivus keisti maršrutus dėl galimybės naudotis šia alternatyva. Vokietijos valdžios institucijos teigia, kad kiti veiksniai (pvz., krovinių arba keleivių paskirties vieta arba kiti ekonominiai veiksniai) yra svarbūs pasirenkant uostus, todėl vien iš kranto tiekiamos elektros energijos prieinamumas nėra lemiamas veiksnys.

Vokietijos valdžios institucijos taip pat pabrėžia, kad iš kranto tiekiamos elektros energijos naudojimas yra ribotas ir dėl to, kad nėra tarptautiniu mastu suderintų laivų prijungimo prie elektros tinklo techninių standartų ir tam tikrais atvejais nepakanka elektros energijos tiekimo iš kranto pajėgumų.

²⁰ Žr. 2005 m. rugpjūčio mėn. Europos Komisijos Aplinkos generalinio direktorato galutinę ataskaitą „Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity“, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Joje analizuojama trijų uostų: Geteborgo (Švedija), Džuno ir Long Bičo (JAV), sąnaudų struktūra.

Atsižvelgiant į laikotarpį, kuriam siūloma pratęsti leidimą taikyti lengvatinį mokesčio tarifą, jei dabartinė sistema ir padėtis iš esmės nepasikeis, mažai tikėtina, kad pirmesnėse pastraipose išdėstyta analizė pasikeistų iki priemonės galiojimo pabaigos.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Tarybos direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Netiesioginio apmokestinimo sritis, kuriai taikomas SESV 113 straipsnis, pati savaime nepriklauso išimtinai Europos Sąjungos kompetencijai, kaip apibrėžta SESV 3 straipsnyje.

Tačiau pagal Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnį Tarybai pagal antrinę teisę yra suteikta išimtinė kompetencija vadovaujantis minėta nuostata leisti valstybei narei papildomai atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti. Taigi pačios valstybės narės be Tarybos to padaryti negali. Todėl subsidiarumo principas šiam įgyvendinimo sprendimui netaikomas. Bet kuriuo atveju, kadangi šis aktas nėra teisėkūros procedūra priimamo akto projektas, jo pagal Sutarčių protokolą Nr. 2 nereikia perduoti nacionaliniams parlamentams peržiūrėti, ar jis atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Mokesčio lengvata neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.

- **Priemonės pasirinkimas**

Siūloma priemonė – Tarybos įgyvendinimo sprendimas. Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnyje numatyta tik ši priemonė.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Siekiant įgyvendinti priemonę galiojančių teisės aktų vertinimo atlikti nereikia.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Šis pasiūlymas grindžiamas Vokietijos pateiktu prašymu ir yra skirtas tik šiai valstybei narei.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Nepriklausomo tyrimo neprireikė.

- **Poveikio vertinimas**

Šis pasiūlymas yra susijęs su leidimo suteikimu vienai valstybei narei jos pačios prašymu, todėl jo poveikio vertinimas nereikalingas.

Vis dėlto, kaip minėta, iš Vokietijos pateiktos informacijos galima spręsti, kad priemonės poveikis mokestinėms pajamoms bus nedidelis, o iš kranto tiekiamai elektros energijai taikomas mokesčio tarifas vis vien bus didesnis už Direktyvoje 2003/96/EB nustatytą

minimalų apmokestinimo lygį. Vokietija numato, kad priemonė turės teigiamą poveikį siekiant su aplinka susijusių tikslų, visų pirma padės uostamiesčiuose gerinti vietos oro kokybę ir mažinti triukšmą.

Konkrečiai, Vokietijos valdžios institucijų atliktais mokesčių išlaidų skaičiavimais, per ateinančius metus bus prarasta 2 mln. EUR per metus.

Vis dėlto nauda aplinkai gali būti reikšminga. Vokietijos valdžios institucijos pabrėžė, kad nors faktinis išmetamo CO₂ kiekio sumažėjimas priklauso nuo suvartojamos elektros energijos kokybės, numatomas sutaupytos elektros energijos kiekis Vokietijos elektros energijos rūšių derinyje sudarytų maždaug 30 % ir ateityje ši procentinė dalis turėtų dar padidėti. Be to, Vokietijos valdžios institucijos numato, kad vietos oro teršalai (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2.5}), išmetami gaminant elektros energiją laivuose, gali būti visiškai sumažinti naudojant iš kranto tiekiamą elektros energiją; be to, gali būti gerokai sumažintas skleidžiamas triukšmas.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šia priemone supaprastinimas neatliekamas. Priemonė priimama Vokietijai pateikus prašymą ir yra skirta tik šiai valstybei narei.

- **Pagrindinės teisės**

Priemonė pagrindinėms teisėms įtakos neturi.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Priemone nesukuriama jokios finansinės ar administracinės naštos Sąjungai. Todėl pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Įgyvendinimo planas nebūtinas. Šis pasiūlymas yra susijęs su leidimo taikyti mokesčio lengvatą suteikimu vienai valstybei narei jos pačios prašymu. Leidimas suteikiamas ribotam laikotarpiui iki 2025 m. gruodžio 31 d. Mokesčio tarifas, kuris bus taikomas, bus lygus Energijos mokesčių direktyva nustatytam minimaliam apmokestinimo lygiui. Priemonė gali būti vertinama, jeigu pasibaigus galiojimo laikotarpiui bus pateiktas prašymas pratęsti jos galiojimą.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Aiškinamųjų dokumentų dėl šio pasiūlymo perkėlimo į nacionalinę teisę nereikia.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnyje nustatoma, kad Vokietijai leidžiama taikyti lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą Vokietijos uostuose prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus, tiesiogiai tiekiamai elektros energijai (iš kranto tiekiamai elektros energijai). Mokesčio tarifas turi būti ne mažesnis nei 0,50 EUR už MWh, t. y. nei Direktyva nustatytas minimalus verslui naudojamos elektros energijos apmokestinimo lygis. Lengvatiniu tarifu apmokestintos elektros energijos nebus galima tiekti privatiems pramoginiams laivams, kaip apibrėžta Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies c punkto antroje pastraipoje.

2 straipsnyje nustatoma, kad prašomas leidimas suteikiamas nuo 2020 m. liepos 17 d., pratęsiant esamo Tarybos įgyvendinimo sprendimo 2014/722/ES galiojimą, iki 2025 m. gruodžio 31 d., neviršijant pagal Direktyvą leidžiamo maksimalaus šešerių metų laikotarpio, kaip prašė Vokietija.

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Vokietijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvą 2003/96/EB, pakeičiančią Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą¹, ypač į jos 19 straipsnį,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) Tarybos įgyvendinimo sprendimu 2014/722/ES², vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Vokietijai buvo leista iki 2020 m. liepos 16 d. taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai (toliau – iš kranto tiekiamą elektros energiją);
- (2) 2020 m. sausio 29 d. raštu Vokietija siekė gauti leidimą vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu toliau taikyti lengvatinį mokesčio tarifą iš kranto tiekiamai elektros energijai;
- (3) lengvatiniu mokesčio tarifu, kurį ketina taikyti, Vokietija siekia toliau skatinti naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją. Tokios elektros energijos naudojimas laikomas aplinkai mažiau kenksmingu būdu aprūpinti elektros energija uostuose prisišvartavusius laivus, palyginti su bunkerinio kuro deginimu tuose laivuose;
- (4) naudojant iš kranto tiekiamą elektros energiją neišmetama deginant bunkerinį kurą susidarančių oro teršalų, o tai padeda gerinti vietos oro kokybę uostamiesčiuose ir mažinti triukšmą. Atsižvelgiant į konkrečias elektros energijos gamybos struktūros sąlygas Vokietijoje, numatoma, kad naudojant iš kranto tiekiamą, o ne deginant bunkerinį kurą gaminamą elektros energiją ypač sumažės išmetamo CO₂ bei kitų oro teršalų kiekis ir triukšmas. Todėl numatoma, kad priemonė padės siekti Sąjungos aplinkos, sveikatos ir klimato politikos tikslų;
- (5) leidžiant Vokietijai taikyti lengvatinį mokesčio tarifą iš kranto tiekiamai elektros energijai neviršijama to, kas būtina tokios elektros energijos vartojimui padidinti, kadangi daugeliu atvejų elektros energijos gamyba laivuose išliks kaip konkurencingesnė alternatyva. Dėl tos pačios priežasties ir dėl to, kad šiuo metu ši technologija yra palyginti menkai paplitusi rinkoje, mažai tikėtina, kad šios priemonės

¹ OL L 283, 2003 10 31, p. 51.

² 2014 m. spalio 14 d. Tarybos įgyvendinimo sprendimas 2014/722/ES, kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Vokietijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai (OL L 300, 2014 10 18, p. 55).

taikymo metu bus labai iškraipyta konkurencija, taigi priemonė neturės neigiamo poveikio tinkamam vidaus rinkos veikimui;

- (6) vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 2 dalimi, kiekvieno pagal tą nuostatą suteikiamo leidimo galiojimo laikotarpis turi būti griežtai apribotas. Siekiant užtikrinti, kad leidimo galiojimo laikotarpis būtų pakankamai ilgas, kad atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai neprarastų paskatų imtis reikiamų investicijų, tikslinga leidimą suteikti iki 2025 m. gruodžio 31 d. Vis dėlto leidimas turėtų būti nebetaikomas nuo tos dienos, kurią būtų pradėtos taikyti pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsnį ar bet kurią kitą susijusią nuostatą Tarybos priimtos bet kokios bendrosios nuostatos dėl iš kranto tiekiamai elektros energijai taikomų mokesčių lengvatų, jeigu tokios nuostatos būtų pradėtos taikyti iki 2025 m. gruodžio 31 d.;
- (7) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą uostų ir laivų operatoriams ir išvengti galimo elektros energijos skirstytojams ir perskirstytojams tenkančios administracinės naštos padidėjimo, kurį galėtų lemti iš kranto tiekiamai elektros energijai taikomo mokesčio tarifo pakeitimai, reikėtų užtikrinti, kad Vokietija galėtų lengvatinį mokesčio tarifą iš kranto tiekiamai elektros energijai taikyti nepertraukiamai. Todėl prašomas leidimas turėtų būti suteiktas nuo 2020 m. liepos 17 d., kad būtų toliau sklandžiai taikoma Tarybos įgyvendinimo sprendimu 2014/722/ES nustatyta ankstesnė tvarka;
- (8) šis sprendimas neturi poveikio su valstybės pagalba susijusių Sąjungos taisyklių taikymui,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Vokietijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uostuose prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus, tiesiogiai tiekiamai elektros energijai (iš kranto tiekiamai elektros energijai), jeigu laikomasi Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnyje nurodytų minimalių apmokestinimo lygių.

2 straipsnis

Šis sprendimas taikomas nuo 2020 m. liepos 17 d. iki 2025 m. gruodžio 31 d.

Tačiau jeigu Taryba, remdamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsniu ar bet kuria kita susijusia nuostata, nustato bendrąsias taisykles dėl iš kranto tiekiamai elektros energijai taikomų mokesčių lengvatų, šis sprendimas nebetaikomas nuo tos dienos, kurią pradedamos taikyti minėtos bendrosios taisykles.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*