



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.9.2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Propunere de

DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI

de autorizare a Franței să aplice o rată redusă a taxei la energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Impozitarea produselor energetice și a energiei electrice în Uniune este reglementată de Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (¹„Directiva privind impozitarea energiei” sau „directiva”).

În conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din directivă, pe lângă dispozițiile prevăzute în special la articolele 5, 15 și 17, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri ale nivelului de impozitare din motive de politică specifice.

Franța a solicitat să fie autorizată să aplice o rată redusă a taxei pentru consumul final de energie electrică în cazul energiei electrice furnizate în mod direct navelor maritime și de navigație interioară (inclusiv navelor de pescuit), altele decât ambarcațiunile private de agrement², aflate la dană în port („energie electrică furnizată din rețeaua terestră”)³. Obiectivul prezentei propuneri este de a acorda autorizația respectivă printr-o derogare valabilă, conform solicitării, până la 31 decembrie 2025.

Prin scrisoarea din 7 august 2019, autoritățile franceze au informat Comisia cu privire la intenția lor de a aplica măsura respectivă. Informații și clarificări suplimentare au fost furnizate la 4 martie 2020 și la 30 aprilie 2020.

Franța solicită autorizarea de a aplica o cotă redusă de impozitare de 0,50 EUR/MWh, egală cu rata minimă de impozitare a energiei electrice utilizate în scopuri comerciale, astfel cum este prevăzut în directivă, pentru alimentarea cu energie electrică din rețeaua terestră a navelor care operează exclusiv în scopuri comerciale în apele maritime și interioare ale Uniunii (inclusiv pentru pescuit).

Perioada de valabilitate solicitată este cuprinsă între 1 ianuarie 2020 și 31 decembrie 2025, încadrându-se în perioada maximă permisă de articolul 19 din Directiva privind impozitarea energiei.

Această reducere are drept obiectiv oferirea unui stimulent economic pentru introducerea și utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră în scopul reducerii poluării aerului în orașele-port, îmbunătățirii calității aerului la nivel local și reducerea zgomotului pentru un efect benefic asupra sănătății locuitorilor.

Obiectivul măsurii care urmează să fie aplicată de Franța vizează totodată reducerea impactului global al transportului maritim asupra mediului.

¹ JO L 283, 31.10.2003, p. 51–70.

² Termenul „ambarcațiune privată de agrement” este definit la articolul 14 alineatul (1) litera (c) al doilea paragraf din Directiva 2003/96/CE.

³ În plus, astfel cum au specificat autoritățile franceze, rata redusă de impozitare a consumului de energie electrică ar trebui să se aplice și energiei electrice furnizate de grupurile de producere a energiei electrice (adăposturi mobile) care utilizează GNL (gaz natural lichefiat).

Prin intermediul măsurii propuse, Franța dorește să acorde un stimulent pentru utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră, care este considerată a fi o alternativă mai puțin poluantă la producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană într-un port. Astfel cum se indică în cerere, în Franța, cota standard a taxei pe electricitate este de 22,50 EUR/MWh. Concesiunea fiscală solicitată se ridică la 22,00 EUR/MWh. Aceasta înseamnă că, în consecință, beneficiarii ar fi taxați la rata minimă aplicabilă a taxei UE pentru energie electrică în cazul utilizării în scopuri comerciale în temeiul Directivei privind impozitarea energiei, în valoare de 0,50 EUR/MWh [astfel cum se prevede la articolul 10 alineatul (1) și în tabelul C din anexa I la directivă].

Pe de altă parte, în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva privind impozitarea energiei, statele membre trebuie să excepteze produsele energetice utilizate pentru producția de energie electrică și de energie electrică produsă la bordul navelor aflate la dană în porturi. Ele pot face acest lucru și în cazul produselor energetice utilizate pentru producția de energie electrică și de energie electrică produsă la bordul navelor pe căile navigabile interioare, în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) litera (f) din directivă. Franța a confirmat transpunerea acestei scutiri opționale⁴.

Autoritățile franceze au indicat că reducerea fiscală se aplică tuturor navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, în sensul că toate navele implicate în navigația comercială, indiferent de dimensiune sau de pavilion, pot beneficia de reducerea de impozit. În anumite cazuri, poate exista o obligație ca navele să utilizeze energia electrică furnizată de rețeaua terestră.

Astfel cum se indică în cerere, numărul estimat al beneficiarilor este de aproximativ 7000 (inclusiv societățile de transport maritim și pe căi navigabile interioare, precum și sectorul pescuitului). Acesta este un număr potențial maxim de beneficiari pe termen lung asociat unei creșteri estimate a utilizării sistemelor de conectare la rețeaua de energie electrică terestră. În prezent, numărul de terminale de energie electrică aprovizionate din rețeaua terestră este limitat (aproximativ 230) în principal la căile navigabile interioare publice și este destinat transportului de mărfuri și pasageri. În prezent nu există terminale pentru navele de pescuit⁵.

Ca o estimare a cheltuielilor fiscale aferente măsurii, autoritățile franceze au calculat pierderea de venituri fiscale pe baza cantității de energie electrică consumată, a valorii avantajului fiscal solicitat și a numărului de terminale. Consumul de energie electrică din aceste terminale este de aproximativ 12 000 MWh/an, iar scutirea de taxe se va ridica la 22,00 EUR/MWh (rata standard de impozitare, astfel cum s-a menționat anterior, este de 22,50 EUR/MWh): acest lucru duce la o pierdere de venituri fiscale de aproximativ 270 000 EUR. Având în vedere numărul tot mai mare de terminale (de la 230 în prezent la aproximativ 256 în viitorul apropiat), se estimează o pierdere de aproximativ 300 000 EUR pentru perioada următoare.

Franța a solicitat acordarea autorizației până la 31 decembrie 2025, începând cu 1 ianuarie 2020, în termenul maxim prevăzut la articolul 19 alineatul (2) din directivă.

⁴ În plus, autoritățile franceze au subliniat faptul că o cotă redusă a taxei interne pentru consumul final de energie electrică se aplică deja transportului de pasageri și de mărfuri cu trenul, metro, tramvai, teleferic, hibride reîncărcabile sau autobuze și troleibuze electrice.

⁵ Autoritățile franceze au furnizat o listă a porturilor interesate de utilizarea sau de instalarea viitoare de terminale de energie electrică alimentate de la rețeaua terestră: acestea includ atât porturile maritime, cât și porturile interioare.

Prin reducerea taxei, Franța dorește să acorde operatorilor relevanți un stimulent în vederea dezvoltării și utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră, în scopul reducerii emisiilor atmosferice și a zgomotului produse de arderea combustibililor de către navele aflate la dană, precum și a emisiilor de CO₂. Aplicarea unei rate reduse a taxei ar consolida competitivitatea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră în raport cu arderea combustibililor de rezervor aflați la bord, care este complet scutită de taxe.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Impozitarea energiei electrice este reglementată prin Directiva privind impozitarea energiei 2003/96/CE, în special de articolul 10. Articolul 14 alineatul (1) litera (c) prevede o scutire fiscală obligatorie pentru produsele energetice pentru navigație, cât și pentru energia electrică produsă la bordul unei ambarcațiuni. Articolele 5, 15 și 17 prevăd posibilitatea statelor membre de a aplica diferențieri fiscale, inclusiv scutiri și reduceri, pentru anumite utilizări ale energiei electrice. Aceste dispoziții nu prevăd însă, ca atare, reducerea impozitării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră.

Măsura constituie ajutor de stat și intră în domeniul de aplicare al legislației UE privind acest aspect, în special al Regulamentului 651/2014/UE al Comisiei⁶.

Dispoziții în temeiul Directivei privind impozitarea energiei

Articolul 19 alineatul (1) primul paragraf din directivă are următorul conținut:

Pe lângă dispozițiile prevăzute în articolele anterioare, în special articolele 5, 15 și 17, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri din motive de politică specifice.

Prin intermediul acestei reduceri fiscale, autoritățile franceze urmăresc obiectivul promovării unei modalități mai puțin dăunătoare pentru mediu de satisfacere a necesităților de energie electrică a navelor pe durata în care se află la dană în port și, prin urmare, al îmbunătățirii la nivel local a calității aerului și al reducerii zgomotului. Comisia a recomandat deja utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră ca alternativă la producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană, recunoscând astfel avantajele pentru mediu ale măsurii⁷. În prezent, nivelul standard național pentru energia electrică este de 22,50 EUR/MWh; concesiunea fiscală solicitată se ridică la 22,00 EUR/MWh. Ca urmare, beneficiarii ar fi taxați la rata minimă de impozitare a energiei electrice la nivelul UE în temeiul Directivei privind impozitarea energiei de 0,50 EUR/MWh și, prin urmare, aceasta poate contribui la obiectivele de politică declarate.

Posibilitatea de a introduce un tratament fiscal favorabil pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră poate fi avută în vedere în temeiul articolului 19 din directivă, deoarece scopul său este acela de a permite statelor membre să introducă noi scutiri sau reduceri din motive de politică specifice.

Franța a solicitat ca măsura să se aplice pentru perioada maximă permisă de articolul 19 alineatul (2) din directivă, și anume 6 ani. În principiu, perioada de aplicare a derogării trebuie

⁶ Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1-78).

⁷ Recomandarea Comisiei 2006/339/CE din 8 mai 2006 privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate de rețeaua terestră de către nave aflate la dană în porturile comunitare (JO L 125, 12.5.2006).

să fie suficient de lungă astfel încât operatorii portuari și furnizorii de energie electrică să nu fie descurajați să demareze sau să continue să efectueze investițiile necesare în instalații de energie electrică furnizată din rețeaua terestră. Această perioadă va oferi securitatea juridică maximă posibilă și operatorilor navelor care trebuie să își planifice investițiile în echipamentele de la bord.

Totuși, derogarea nu trebuie să submineze evoluțiile viitoare ale cadrului juridic existent și trebuie să ia în considerare revizuirea prevăzută a Directivei privind impozitarea energiei și posibila și posibilitatea adoptării de către Consiliu a unui act juridic bazat pe o propunere a Comisiei de modificare a Directivei privind aplicarea de taxe la energie. Această revizuire urmează evaluării Directivei privind impozitarea energiei⁸ și Concluziilor Consiliului privind cadrul UE pentru impozitarea energiei din 28 noiembrie 2019⁹. În concluziile sale, Consiliul a invitat Comisia să analizeze și să evalueze opțiunile posibile în vederea publicării în timp util a unei propuneri de revizuire a Directivei privind impozitarea energiei; și a invitat Comisia să acorde o atenție deosebită domeniului de aplicare al directivei, ratelor minime și reducerilor și scutirilor fiscale specifice.

În aceste condiții, deși pare că este potrivit să se acorde autorizația pentru perioada solicitată, valabilitatea derogării ar trebui să fie sub rezerva intrării în vigoare a unor dispoziții generale în materie mai devreme decât sfârșitul anului 2025.

Autoritățile franceze au subliniat faptul că sunt necesare măsuri suplimentare (cum ar fi măsuri de reglementare pentru a reduce costurile de conectare sau pentru a permite, în anumite cazuri, introducerea unei obligații de utilizare a energiei electrice furnizate din rețeaua terestră, precum și alte instrumente juridice pentru a implica mai mult și mai în detaliu sectoarele publice și private), în timp ce anumite măsuri de reglementare sunt deja în vigoare. Obiectivul acestor măsuri este, printre altele, îmbunătățirea condițiilor-cadru pentru utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră în porturi.

Norme în materie de ajutoare de stat

Rata redusă a impozitului de 0,50 EUR/MWh avută în vedere de autoritățile franceze corespunde nivelului minim de impozitare a energiei electrice pentru uz comercial la nivelul UE în temeiul articolului 10 din Directiva 2003/96/CE. Astfel, măsura pare să intre sub incidența articolului 44 din Regulamentul 651/2014/UE al Comisiei, care prevede condițiile în care ajutoarele sub formă de reduceri ale taxelor de mediu în temeiul Directivei 2003/96/CE pot fi exceptate de la obligațiile de notificare a ajutoarelor de stat. Cu toate acestea, nu se poate stabili în acest stadiu dacă toate condițiile prevăzute în acest regulament sunt îndeplinite și dacă propunerea de decizie de punere în aplicare a Consiliului nu aduce atingere obligației statului membru de a asigura respectarea normelor privind ajutoarele de stat, în special, în cazul ajutoarelor exceptate, a normelor Regulamentului 651/2014/UE al Comisiei.

• Coerența cu alte politici ale Uniunii

Politica privind mediul și schimbările climatice

Măsura solicitată vizează în principal politica de mediu și schimbări climatice a UE. În măsura în care va ajuta la reducerea arderii de combustibili de rezervor la bordul navelor aflate în port, măsura va contribui de fapt la obiectivul de îmbunătățire a calității aerului la

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Concluziile Consiliului din 28 noiembrie 2019, 14608/19, FISC 458.

nivel local și de reducere a zgomotului. Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător¹⁰ impune statelor membre să se asigure că nivelurile mai multor poluanți atmosferici sunt menținute sub valorile-limită, valorile-țintă și alte standarde de calitate stabilite în directivă. În temeiul acestei obligații, statele membre trebuie să găsească soluții la probleme precum emisiile navelor aflate la dană în porturi, în cazul în care acest lucru este relevant, și se preconizează că în porturile care se confruntă cu aceste probleme utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră va fi încurajată ca parte a strategiei globale în domeniul calității aerului. Utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră este, de asemenea, încurajată în temeiul Directivei 2016/802/UE¹¹ privind conținutul de sulf din combustibilii marini.

Potrivit autorităților franceze, măsura este, de asemenea, de natură să conducă la o reducere globală a poluării, care este estimată pe baza consumului real de energie electrică furnizată de rețeaua terestră în 2019.

În transportul maritim, acest consum a fost de aproximativ 10 400 MWh; consumul echivalent de păcură grea în conformitate cu datele disponibile ar fi generat:

- 4 472 kg_{SOx} de emisii SO_x,
- 135 200 kg_{NOx} de emisii NO_x,
- 5 919 kg_{PM2.5} de particule.

În ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră, un consum echivalent de păcură grea ar fi emis 3 369 600 kg de CO₂.

În cazul transportului pe căi navigabile interioare, deoarece consumul de energie electrică furnizată de rețeaua terestră a fost de 1 800 MWh, un consum echivalent de motorină fără destinație rutieră ar fi condus la emisii de poluanți după cum urmează:

- 155,56 kg de SO_x,
- 1 101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg de particule fine (inclusiv 553,71 kg de PM_{2.5}).

În ceea ce privește gazele cu efect de seră, consumul echivalent de motorină ar fi generat 553 780 kg de CO₂.

Pe de altă parte, în ceea ce privește energia electrică produsă de rețeaua terestră și impactul estimat al surselor regenerabile de energie, Franța a subliniat că, în mixul energetic național, ponderea energiei din surse regenerabile a crescut cu aproximativ 4 puncte în ultimii zece ani, de la 6,6 % în 2007 la 10,7 % în 2017. Prin urmare, energia din surse regenerabile reprezintă a patra sursă de energie primară în 2017, după energia nucleară (40,0 %), produsele petroliere

¹⁰ Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p. 1).

¹¹ Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (JO L 132, 21.5.2016, p. 58-76).

(28,9 %) și gazele (15,7 %). Dincolo de această tendință, consumul primar de energie din surse regenerabile variază de la un an la altul, în funcție de diferiți factori¹².

Politica energetică

Măsura este în conformitate cu Directiva 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi¹³ care abordează problema implantării de instalații pentru furnizare de energie electrică din rețeaua terestră în porturi, în cazul în care există cerere pentru astfel de instalații, iar costurile nu sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu. Acesta a fost, de asemenea, recunoscut ca fiind un obiectiv de interes comun pentru acordarea ajutoarelor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE¹⁴.

Trebuie reamintit aici că un motiv important pentru care energia electrică furnizată de rețeaua terestră se află pe o poziție nefavorabilă din punct de vedere competitiv este acela că alternativa la aceasta, adică energia electrică produsă la bordul navelor acostate în porturile maritime, se bucură în prezent de o scutire totală netă de taxe: nu doar combustibilul de rezervor ars pentru producerea de energie electrică este scutit de impozit, ceea ce corespunde situației normale în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2003/96/CE, ci și însăși energia electrică produsă la bordul navelor [a se vedea articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96/CE]. Deși scutirea din urmă ar putea fi considerată, în sine, dificil de articulat cu obiectivele de mediu ale Uniunii, ea reprezintă rezultatul unor considerații de ordin practic. De fapt, impozitarea energiei electrice produse la bord ar impune declararea de către proprietarul navei – adesea stabilit într-o țară terță – sau de către operator a cantității de energie consumate. Totodată, declarația ar trebui să stabilească proporția de energie electrică consumată în apele teritoriale ale statului membru în care trebuie plătită taxa. Pentru proprietarii de nave, obligația de a face astfel de declarații, pentru fiecare stat membru ale cărui ape teritoriale sunt vizate, ar însemna o sarcină administrativă enormă. Considerații analoge se aplică navigației interioare și tratamentului fiscal facultativ prevăzut la articolul 15 alineatul (1) litera (f) din directivă (pus în aplicare de Franța). În aceste condiții, poate fi justificat să nu se penalizeze alternativa mai puțin poluantă a utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră, permițându-se Franței să aplice o rată de impozitare redusă.

Politica în domeniul transporturilor

Măsura este conformă cu Recomandarea 2006/339/CE a Comisiei privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră de către nave aflate la dană în porturile Uniunii¹⁵ și cu Comunicarea Comisiei privind obiectivele strategice și recomandările pentru politica UE în domeniul transportului maritim¹⁶.

Piața internă și concurența loială

¹² În plus, în ceea ce privește utilizarea menționată mai sus a GNL pentru producerea și furnizarea de energie electrică din rețeaua terestră, reducerea emisiilor de CO₂ este estimată la 22 % (în comparație cu utilizarea combustibilului pentru navigație).

¹³ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, pp. 1-20).

¹⁴ C(2014) 2231 final din 9 aprilie 2014.

¹⁵ Recomandarea Comisiei 2006/339/CE din 8 mai 2006 privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate de rețeaua terestră de către nave aflate la dană în porturile comunitare (JO L 125, 12.5.2006).

¹⁶ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social European și către Comitetul Regiunilor – Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018, COM(2009) 8 final din 21 ianuarie 2009.

Din punctul de vedere al pieței interne și al concurenței loiale, măsura nu face decât să reducă distorsiunea fiscală existentă între două surse concurente de energie electrică pentru nave aflate la dană, adică între producerea de energie la bord și utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră, determinată de scutirea fiscală pentru combustibilii de rezervor.

În ceea ce privește concurența dintre operatorii de nave, trebuie menționat în primul rând faptul că în prezent există puține nave care utilizează în scopuri comerciale energia electrică furnizată din rețeaua terestră. Prin urmare, ar putea apărea denaturări semnificative ale concurenței numai între navele care beneficiază de măsura solicitată prin trecerea la utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră și alte nave care continuă să utilizeze producerea de energie la bord. Cu toate că proiecțiile precise de costuri depind în mod crucial de evoluțiile prețului petrolului și sunt, așadar, dificil de realizat, cele mai recente evaluări disponibile indică faptul că, în ansamblu, în cele mai multe cazuri, nici măcar scutirea fiscală totală nu ar reduce costurile operaționale ale utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră sub nivelul costurilor producerii de energie la bord¹⁷. Prin urmare, aceasta nu ar reprezenta, în niciun caz, un avantaj concurențial semnificativ pentru operatorii de nave care utilizează energia electrică furnizată din rețeaua terestră față de cei care utilizează energia produsă la bord. În cazul de față, având în vedere că Franța va respecta nivelul minim de impozitare prevăzut de Directiva 2003/96/CE pentru energia electrică pentru uz comercial, este cu atât mai puțin probabil să se producă o denaturare semnificativă de tipul celei menționate mai sus.

În plus, astfel cum s-a menționat deja, operatorii de nave care primesc energie electrică furnizată din rețeaua terestră impozitată la nivelul minim prevăzut în Directiva 2003/96/CE nu obțin, în principiu, un avantaj economic în raport cu operatorii care își generează propria energie electrică la bord, deoarece această energie electrică este scutită de impozit. În opinia autorităților franceze, substituirea energiei generate la bord cu energie electrică furnizată din rețeaua terestră impozitată la nivelul minim aplicabil nu va conduce la obținerea unui avantaj global în ceea ce privește costurile¹⁸.

Mai mult, accesul la energia electrică furnizată din rețeaua terestră va fi disponibil pentru navele în cauză indiferent de pavilionul lor, fără a conduce la un tratament fiscal mai avantajos al operatorilor economici naționali în raport cu concurenții lor din alte state membre ale UE.

În ceea ce privește concurența dintre porturi, se poate estima că orice potențial impact asupra comerțului dintre statele membre care ar putea rezulta din modificarea rutelor navelor cu scopul de a profita de posibilitatea de a consuma energie electrică furnizată din rețeaua terestră la o rată fiscală redusă va fi neglijabil. În situația în care, așa cum se arată mai sus, este foarte puțin probabil, cel puțin pe termen scurt, ca utilizarea energiei furnizate din rețeaua terestră să devină mai economică decât producerea de energie la bord în pofida reducerii

¹⁷ A se vedea European Commission Directorate General Environment, Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, August 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf . Analiza costurilor s-a realizat pentru trei porturi: Göteborg (Suedia), Juneau și Long Beach (SUA).

¹⁸ În ceea ce privește compararea costurilor, conform autorităților franceze, prețul de achiziție a energiei electrice furnizate prin intermediul terminalelor de energie electrică terestre este de aproximativ 0,10 EUR/kWh; Pentru transportul pe căi navigabile interioare, tariful național aplicat de către VNF (*Voies navigables de France*), precum și alte porturi pentru utilizarea terminalelor, se ridică la 0,20 EUR/kWh (inclusiv prețul de achiziție a energiei electrice). Pe de altă parte, costul minim al unui kWh pentru motorină este de aproximativ 0,2192 EUR (cale navigabilă interioară), iar pentru păcură grea este de aproximativ 0,0953 EUR (cale maritimă).

fiscale, este, în același timp, foarte puțin probabil ca reducerea fiscală pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră să denatureze în mod semnificativ concurența dintre porturi prin faptul că determină navele să își schimbe itinerariul în funcție de disponibilitatea acestei opțiuni. Autoritățile franceze susțin că alți factori (precum destinația încărcăturii) joacă un rol în selectarea porturilor, astfel încât simpla disponibilitate a energiei electrice furnizate din rețeaua terestră supusă unei cote reduse de impozitare nu pare decisivă.

Intervalul de timp pentru care se propune autorizația de a aplica o cotă redusă de impozitare, cu excepția cazului în care vor exista modificări semnificative ale cadrului și situației actuale, face improbabilă efectuarea unei analize la punctele anterioare înainte de data expirării măsurii.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temei juridic

Articolul 19 din Directiva 2003/96/CE a Consiliului.

• Subsidiaritatea (pentru competență neexclusivă)

Domeniul fiscalității indirecte reglementat de articolul 113 din TFUE nu ține, în sine, de competența exclusivă a Uniunii Europene în sensul articolului 3 din TFUE.

Cu toate acestea, în temeiul articolului 19 din Directiva 2003/96/CE, Consiliul a primit competența exclusivă, în virtutea legislației secundare, de a autoriza un stat membru să introducă și alte scutiri sau reduceri în sensul dispoziției respective. Prin urmare, statele membre nu se pot substitui Consiliului. În consecință, principiul subsidiarității nu este aplicabil în cazul prezentei decizii de punere în aplicare. În orice caz, întrucât nu este un proiect de act legislativ, prezentul act nu trebuie transmis parlamentelor naționale în temeiul Protocolului nr. 2 la tratate, pentru verificarea conformității cu principiul subsidiarității.

• Proporționalitate

Propunerea respectă principiul proporționalității. Reducerea impozitului nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului în cauză.

• Alegerea instrumentului

Instrumentul propus este o decizie de punere în aplicare a Consiliului. Articolul 19 din Directiva 2003/96/CE prevede numai acest tip de măsură.

3. REZULTATE ALE EVALUĂRIILOR EX POST, ALE CONSULTĂRIILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

• Evaluări ex-post/verificarea adecvării legislației existente

Măsura nu impune o evaluare a legislației existente.

• Consultări cu părțile interesate

Prezenta propunere se bazează pe o cerere depusă de Franța și privește numai acest stat membru.

• Obținerea și utilizarea expertizei

Nu a fost necesar să se recurgă la expertiză externă.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere se referă la acordarea unei autorizări unui stat membru, la cererea acestuia, și nu necesită efectuarea unei evaluări a impactului.

Informațiile furnizate de Franța sugerează că măsura va avea un impact limitat asupra veniturilor fiscale (astfel cum s-a menționat anterior, o pierdere efectivă de aproximativ 300 000 EUR este estimată pentru perioada următoare), iar rata de impozitare pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră va fi în continuare peste nivelul minim de impozitare prevăzut în Directiva 2003/96/CE. Franța se așteaptă ca măsura să aibă un impact pozitiv asupra realizării obiectivelor sale de mediu și, în special, asupra reducerii emisiilor (estimarea este raportată mai sus), îmbunătățirii calității aerului la nivel local și reducerii zgomotului în orașele portuare.

- **Adecvarea și simplificarea reglementărilor**

Măsura nu prevede o simplificare. Ea se bazează pe o cerere înaintată de Franța și se referă doar la acest stat membru.

- **Drepturi fundamentale**

Măsura nu privește drepturile fundamentale.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Această măsură nu impune Uniunii nicio sarcină financiară sau administrativă. Prin urmare, propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii Europene.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu este necesar un plan de punere în aplicare. Prezenta propunere se referă la o autorizație de reducere a unei taxe pentru un singur stat membru, la cererea acestuia. Autorizația este acordată pentru o perioadă limitată până la 31 decembrie 2025. Rata de impozitare care se va aplica va fi egală cu nivelul minim de impozitare stabilit prin Directiva privind impozitarea energiei. Măsura poate fi evaluată în cazul unei cereri de reînnoire după expirarea perioadei de valabilitate.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Propunerea nu necesită documente explicative privind transpunerea.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Articolul 1 prevede că Franței i se va permite să aplice o cotă redusă a taxei la energia electrică furnizată în mod direct navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, care sunt ancorate în porturi franceze („energie electrică furnizată din rețeaua terestră”). Rata de impozitare nu trebuie să fie mai mică de 0,50 EUR/MWh, adică nivelul minim de impozitare a energiei electrice pentru uz comercial prevăzut de directivă. Nu va fi posibil să se furnizeze energie electrică la o rată redusă pentru ambarcațiunile private de agrement, astfel cum sunt definite la articolul 14 alineatul (1) litera (c) al doilea paragraf din Directiva 2003/96/CE.

Articolul 2 prevede că autorizația solicitată se acordă începând cu 1 ianuarie 2020, până la 31 decembrie 2025, conform solicitării Franței, în perioada maximă de 6 ani permisă de directivă.

Propunere de

DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI

de autorizare a Franței să aplice o rată redusă a taxei la energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității¹, în special articolul 19,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Prin scrisoarea din 7 august 2019, Franța a solicitat autorizația de a aplica o rată redusă a accizei la energia electrică furnizată în mod direct navelor de transport pe căile navigabile interioare și maritime, aflate la dană într-un port („energie electrică furnizată din rețeaua terestră”) în conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din Directiva 2003/96/CE. Autoritățile franceze au furnizat informații și clarificări suplimentare la 4 martie 2020 și la 30 aprilie 2020.
- (2) Prin rata redusă a taxei pe care intenționează să o aplice, Franța urmărește promovarea în continuare a implementării și a utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră. Utilizarea acestui tip de energie electrică este considerată a fi o modalitate mai puțin dăunătoare pentru mediu de a satisface necesitățile de energie electrică ale navelor aflate la dană în porturi, în comparație cu arderea combustibililor de rezervor de către navele respective.
- (3) În măsura în care utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră contribuie la evitarea emisiilor de poluanți atmosferici rezultați din arderea combustibililor de rezervor de către navele aflate la dană, acest lucru contribuie la îmbunătățirea la nivel local a calității aerului în porturi și la reducerea zgomotului. În condițiile specifice ale structurii de producție a energiei electrice din Franța, utilizarea energiei electrice terestre în locul energiei electrice generate prin arderea de combustibili de rezervor este de așteptat în special pentru reducerea emisiilor de CO₂, a altor poluanți atmosferici și a zgomotului. Prin urmare, se așteaptă ca această măsură să contribuie la obiectivele politicilor Uniunii în materie de mediu, sănătate și schimbări climatice.
- (4) Autorizarea Franței în vederea aplicării unei rate reduse a taxei la energia electrică furnizată din rețeaua terestră nu depășește ceea ce este necesar pentru a duce la creșterea utilizării acestui tip de energie, deoarece producerea de energie electrică la bord va rămâne, în majoritatea cazurilor, soluția cea mai competitivă. Din același motiv și din cauza gradului relativ redus în prezent de pătrundere pe piață a

¹ JO L 283, 31.10.2003, p. 51.

tehnologiei, este puțin probabil ca măsura să conducă la denaturarea semnificativă a concurenței pe durata sa de aplicare și, așadar, nu va influența în mod negativ buna funcționare a pieței interne.

- (5) În conformitate cu articolul 19 alineatul (2) din Directiva 2003/96/CE, fiecare autorizație acordată în temeiul respectivului articol trebuie să fie strict limitată în timp. Pentru a se asigura că perioada de autorizare este suficient de lungă pentru a nu descuraja operatorii economici relevanți să facă investițiile necesare, este oportun să se acorde autorizația de la 1 ianuarie 2020 până la 31 decembrie 2025. Cu toate acestea, autorizația trebuie să înceteze să se aplice de la data aplicării oricăror dispoziții generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră, adoptată de Consiliu în temeiul articolului 113 sau al oricărei alte dispoziții relevante din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în cazul în care aceste dispoziții devin aplicabile înainte de 31 decembrie 2025.
- (6) Pentru a permite operatorilor portuari și navelor, precum și distribuitorilor și redistribuitorilor de energie electrică, să urmărească promovarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră, trebuie să se asigure faptul că Franța poate aplica reducerea fiscală, astfel cum s-a solicitat, începând cu 1 ianuarie 2020.
- (7) Prezenta decizie nu aduce atingere aplicării normelor Uniunii privind ajutoarele de stat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Franța este autorizată să aplice o rată redusă a taxei pentru energie electrică în cazul energiei electrice furnizate în mod direct navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, aflate la dană în port („energie electrică furnizată din rețeaua terestră”), cu condiția respectării nivelurilor minime de impozitare în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2003/96/CE.

Articolul 2

Prezenta decizie se aplică de la 1 ianuarie 2020 până la 31 decembrie 2025.

Cu toate acestea, în cazul în care Consiliul, hotărând în temeiul articolului 113 din TFUE sau al altor dispoziții relevante din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, adoptă norme generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră, aplicarea prezentei decizii încetează în ziua în care intră în vigoare respectivele norme generale.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*