



V Bruseli 28. 8. 2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Návrh

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE RADY,

**ktorým sa Nemecku povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny priamo
dodávanej plavidlám kotviacim v prístavoch v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES**

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny v Únii sa upravuje smernicou Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny¹ (ďalej len „smernica o zdaňovaní energie“ alebo „smernica“).

Podľa článku 19 ods. 1 smernice, okrem ustanovení stanovených najmä v jej článkoch 5, 15 a 17, môže Rada jednomyselne na návrh Komisie povoliť ktorémukoľvek členskému štátu zaviesť aj ďalšie oslobodenia od dane alebo daňové úľavy, pokiaľ ide o úroveň zdaňovania, z osobitných politických dôvodov.

Na základe vykonávacieho rozhodnutia Rady 2014/722/EÚ zo 14. októbra 2014² (ktorému predchádzalo vykonávacie rozhodnutie Rady 2011/445/EÚ z 12. júla 2011³) sa už Nemecku povolilo uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny v prípade elektriny priamo dodávanej plavidlám iným ako súkromným rekreačným plavidlám⁴ kotviacim v prístavoch (ďalej len „elektrina z pobrežnej elektrickej siete“).

Cieľom tohto návrhu je rozšíriť toto povolenie, ako požaduje Nemecko, vzhľadom na to, že platnosť súčasnej výnimky uplynie 16. júla 2020.

Nemecké orgány listom z 29. januára 2020 informovali Komisiu o svojom zámere predĺžiť súčasné opatrenie do 31. decembra 2025. Listom z 30. apríla 2020 boli poskytnuté ďalšie informácie.

Nemecko žiada o obnovenie povolenia uplatňovať zníženú sadzbu dane vo výške 0,50 EUR/MWh, ktorá sa rovná minimálnej sadzbe zdaňovania elektriny používanej na podnikateľské účely stanovenej v smernici, na dodávku elektriny z pobrežnej elektrickej siete dodávanej plavidlám⁵, ktoré prevádzkujú dopravu výlučne na komerčné účely v moriach Únie a vo vnútrozemských vodách (vrátane rybolovu)⁶.

Požadované obdobie platnosti je od 17. júla 2020 do 31. decembra 2025, čo je bez prerušenia súčasnej výnimky a v rámci maximálneho obdobia povoleného v článku 19 smernice o zdaňovaní energie.

Cieľom tohto zníženia je naďalej poskytovať hospodársky stimul na zavádzanie a využívanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete, aby sa znížila úroveň znečistenia ovzdušia v prístavných mestách, zlepšila kvalita miestneho ovzdušia a znížil hluk v záujme zdravia obyvateľov.

¹ Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51 – 70.

² Ú. v. EÚ L 300, 18.10.2014, s. 55 – 56.

³ Ú. v. EÚ L 191, 22.7.2011, s. 22.

⁴ Pojem „športové plavidlo“ je vymedzený v článku 14 ods. 1 písm. c) druhom pododseku smernice 2003/96/ES.

⁵ V žiadosti sa uvádzajú ako všetky motorové lode, člny a plávajúce zariadenia, na ktoré sa vzťahuje kapitola 89 kombinovanej nomenklatúry.

⁶ Ako sa uvádza vo vnútroštátnych právnych predpisoch, toto opatrenie sa neuplatňuje na elektrinu z pobrežnej elektrickej siete dodávanú plavidlám počas ich pobytu v lodeniach.

Cieľom tohto opatrenia, ktoré plánuje zaviesť Nemecko, je takisto znížiť environmentálny vplyv vodnej dopravy.

Požadovaným opatrením Nemecko zamýšľa naďalej stimulovať využívanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete pokladanej za alternatívu, ktorá menej znečisťuje životné prostredie v porovnaní s výrobou elektriny na palube plavidiel kotviacich v prístave. Ako sa uvádza v žiadosti, v Nemecku je štandardná sadzba dane z elektriny vo výške 20,50 EUR/MWh. Daňová úľava v súčasnosti predstavuje 20,00 EUR/MWh. To znamená, že príjmom sa účtuje uplatniteľná minimálna sadzba dane EÚ za elektrinu 0,50 EUR/MWh podľa smernice o zdaňovaní energie (ako sa uvádza v článku 10 ods. 1 a tabuľke C prílohy I k smernici na podnikateľské účely). Nemecko poskytuje toto daňové zvýhodnenie vo forme zníženej sadzby dane uplatňovanej na dodávky (vyžaduje sa povolenie) alebo vo forme vrátenia dane.

Na druhej strane, podľa článku 14 ods. 1 písm. c) smernice o zdaňovaní energie členské štáty musia oslobodiť od dane energetické výrobky používané na výrobu elektriny na palube lodí kotviacich v prístavoch. Môžu tak urobiť aj v prípade elektriny vyrábanej na palube lodí na účely plavby v rámci vnútrozemských vôd podľa článku 15 ods. 1 písm. f) smernice. Nemecko potvrdilo transpozíciu uvedeného voliteľného oslobodenia.

Nemecké orgány uviedli, že daňová úľava sa uplatňuje na všetky lode iné ako súkromné rekreačné plavidlá, čo znamená, že všetky lode na obchodnú plavbu bez ohľadu na veľkosť alebo vlajku môžu mať prospech zo zníženia dane. Plavidlá však nemajú povinnosť používať elektrinu z pobrežnej elektrickej siete.

Ako sa uvádza v žiadosti, od nadobudnutia účinnosti systému v roku 2011 sa počet príjemcov podstatne zvýšil; v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy sú takmer všetky plavidlá schopné nakupovať elektrinu z pobrežnej elektrickej siete; v odvetví námornej dopravy je v súčasnosti veľmi málo zariadení, ktoré nie sú určené pre ostrovné trajekty. Okrem toho podľa dostupných údajov je vo vnútrozemských vodách v prevádzke 454 zariadení, plánuje sa 385 zariadení a potenciálne ďalších 115 zariadení. V námorných prístavoch je v prevádzke 240 zariadení (z toho 237 pre ostrovné trajektové služby), plánuje sa 30 zariadení (najmä pre výletné lode a kontajnerové lode) a potenciálne ďalších 32 zariadení.

Ako odhad daňových výdavkov z opatrenia nemecké orgány vypočítali stratu daňových príjmov na základe množstva elektriny spotrebovanej v prospech zvýhodnenia a jeho výšky. Daňová úľava v súčasnosti predstavuje 20,00 EUR/MWh (ako už bolo uvedené, štandardná sadzba dane je 20,50 EUR/MWh). V roku 2019 bolo v prístavoch odobraných 79 302 MWh elektriny z pobrežnej elektrickej siete. Pri zohľadnení daňových úľav to má za následok stratu daňových príjmov za rok 2019 vo výške 1,586 milióna EUR. Za predpokladu, že v dôsledku podporných opatrení dôjde v budúcnosti k zvýšenému využívaniu elektriny z pobrežnej elektrickej siete, v nasledujúcich rokoch sa odhaduje strata vo výške 2 milióny EUR ročne.

Nemecko požiadalo o udelenie povolenia do 31. decembra 2025, od 17. júla 2020, bez prerušenia súčasnej výnimky a v rámci maximálneho obdobia uvedeného v článku 19 ods. 2 smernice.

Uvedenou daňovou úľavou chce Nemecko stimulovať prevádzkovateľov plavidiel, aby využívali elektrinu z pobrežnej elektrickej siete s cieľom znížiť vzduchom prenášané emisie a hluk zo spaľovania palív kotviacimi plavidlami, ako aj emisie CO₂. Uplatňovaním zníženej

sadzby dane by sa posilnila konkurencieschopnosť elektriny z pobrežnej elektrickej siete vo vzťahu k spaľovaniu lodných palív na palube, ktoré je od dane oslobodené.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Zdanenie elektriny upravuje smernica 2003/96/ES, a najmä jej článok 10. V článku 14 ods. 1 písm. c) sa stanovuje povinné oslobodenie od dane v prípade elektriny vyrábanej na palube lode. Článkami 5, 15 a 17 sa stanovuje možnosť členských štátov uplatňovať odstupňovanie daní vrátane oslobodenia od daní a daňových úľav na určité použitia elektriny. Týmito ustanoveniami ako takými sa však nestanovuje znížené zdaňovanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete.

Podľa nemeckých orgánov toto opatrenie predstavuje štátnu pomoc a patrí do rozsahu pôsobnosti právnych predpisov EÚ v tejto oblasti; konkrétne bol tento systém považovaný za primeraný a notifikovaný podľa článku 25 nariadenia Komisie (ES) č. 800/2008⁷, ktoré je v súčasnosti nahradené nariadením Komisie č. 651/2014/EÚ⁸, ako sa bližšie uvádza ďalej.

Ustanovenia podľa smernice o zdaňovaní energie

Článok 19 ods. 1 prvý pododsek uvedenej smernice znie takto:

„Okrem ustanovení stanovených v predchádzajúcich článkoch, najmä v článkoch 5, 15 a 17, Rada môže na návrh Komisie ktorémukol'vek členskému štátu jednomyseľne povoliť zavedenie ďalších oslobodení od dane alebo daňových úľav z osobitných politických dôvodov.“

Prostredníctvom predmetnej daňovej úľavy sa nemecké orgány usilujú dosiahnuť cieľ spočívajúci v podpore takejto spôsobu uspokojovania energetických potrieb lodí kotviacich v prístavoch, ktorý je menej škodlivý pre životné prostredie, a takto zlepšiť kvalitu miestneho ovzdušia a znížiť hluk. Komisia už odporučila používanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete ako alternatívu k výrobe elektriny na palube kotviacich plavidiel, a uznala tak jej výhody z hľadiska ochrany životného prostredia⁹. V súčasnosti je štandardná sadzba za elektrinu vo výške 20,50 EUR/MWh; daňová úľava v súčasnosti predstavuje 20,00 EUR/MWh. Príjmom sa potom účtuje minimálna sadzba dane EÚ za elektrinu podľa smernice o zdaňovaní energie vo výške 0,50 EUR/MWh, a preto môže aj naďalej prispievať k stanovenému politickému cieľu.

O možnosti zavedenia priaznivejšieho daňového zaobchádzania v prípade elektriny z pobrežnej elektrickej siete možno uvažovať na základe článku 19 smernice, keďže jeho účelom je umožniť členským štátom zaviesť ďalšie oslobodenia od dane alebo daňové úľavy z osobitných politických dôvodov.

Nemecko požiadalo o uplatňovanie opatrenia na maximálne obdobie umožnené v článku 19 ods. 2, t. j. 6 rokov. Obdobie uplatňovania výnimky by malo byť v zásade dostatočne dlhé na to, aby prevádzkovateľov prístavov neodradilo od uskutočnenia potrebných investícií do zariadení na zásobovanie elektrinou z pobrežnej elektrickej siete. Toto obdobie poskytne

⁷ Nariadenie Komisie (ES) č. 800/2008 zo 6. augusta 2008 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné so spoločným trhom podľa článkov 87 a 88 zmluvy (Všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách) (Ú. v. EÚ L 214, 9.8.2008, s. 3 – 47).

⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 Zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1 – 78).

⁹ Odporúčanie Komisie 2006/339/ES z 8. mája 2006 týkajúce sa podpory využívania pobrežnej elektrickej siete pre lode kotviace v prístavoch Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 125, 12.5.2006).

maximálnu možnú právnu istotu aj prevádzkovateľom lodí, ktorí musia plánovať svoje investície do palubného vybavenia.

Výnimka by však napriek tomu nemala narúšať budúci vývoj existujúceho právneho rámca a mala by zohľadňovať nadchádzajúcu revíziu smernice o zdaňovaní energie a možnosť, že Rada prijme právny akt založený na návrhu Komisie na zmenu smernice o zdaňovaní energie. Toto preskúmanie vychádza z hodnotenia smernice o zdaňovaní energie¹⁰ a zo záverov Rady o rámci EÚ v oblasti zdaňovania energie z 28. novembra 2019¹¹. Rada vo svojich záveroch vyzvala Komisiu, aby analyzovala a vyhodnotila prípadné možnosti s cieľom včas zverejniť návrh na revíziu smernice o zdaňovaní energie; a vyzvala Komisiu, aby venovala osobitnú pozornosť rozsahu pôsobnosti smernice, minimálnym sadzbám, konkrétnym daňovým úľavám a oslobodeniam od daní.

Hoci sa zdá vhodné udeliť povolenie na požadované obdobie, uvedená výnimka by za týchto okolností mala platiť s výhradou nadobudnutia účinnosti všeobecných ustanovení v tejto oblasti pred koncom roka 2025.

Nemecké orgány okrem toho zdôraznili, že na zlepšenie rámcových podmienok využívania elektriny z pobrežnej elektrickej siete v prístavoch sú potrebné ďalšie opatrenia (napríklad zníženie iných elektrických komponentov a ceny za prevádzkové služby, investície do zariadení na zásobovanie elektrinou z pobrežnej elektrickej siete a regulačné opatrenia).

Pravidlá štátnej pomoci

Znížená sadzba dane vo výške 0,50 EUR/MWh, s ktorou počítajú nemecké orgány, zodpovedá minimálnej úrovni EÚ pre zdaňovanie elektriny používanej na podnikateľské účely podľa článku 10 smernice 2003/96/ES. Nemecké orgány tvrdia, že systém sa považoval za primeraný podľa článku 25 nariadenia Komisie (ES) č. 800/2008¹² (pôvodná verzia všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách). Ako sa uvádza v žiadosti, existujúci systém bol Komisii oznámený 11. novembra 2014 podľa uvedeného článku 25 nariadenia o skupinových výnimkách (pôvodná verzia). Toto ustanovenie sa v súčasnosti nahrádza článkom 44 nariadenia Komisie č. 651/2014/EÚ¹³, v ktorom sa stanovujú podmienky, za akých môže byť pomoc vo forme úľav na environmentálnych daniach podľa smernice 2003/96/ES oslobodená od povinnosti notifikovať štátnu pomoc. Týmto návrhom nie je dotknuté žiadne posúdenie opatrenia Komisiou podľa pravidiel štátnej pomoci. Návrh vykonávacieho rozhodnutia Rady okrem toho nemá vplyv na povinnosť členského štátu zabezpečiť dodržiavanie pravidiel štátnej pomoci vrátane nariadenia Komisie č. 651/2014/EÚ.

• **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Politika v oblasti životného prostredia a zmeny klímy

Navrhované opatrenie sa týka najmä politiky EÚ v oblasti životného prostredia a zmeny klímy. Keďže toto opatrenie pomôže obmedziť spaľovanie lodných palív na palube plavidiel v prístavoch, v skutočnosti prispieje k cieľu zlepšenia kvality miestneho ovzdušia a zníženia

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ Závery Rady z 28. novembra 2019, 14608/19, FISC 458.

¹² Nariadenie Komisie (ES) č. 800/2008 zo 6. augusta 2008 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné so spoločným trhom podľa článkov 87 a 88 zmluvy (Všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách) (Ú. v. EÚ L 214, 9.8.2008, s. 3 – 47).

¹³ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 Zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1 – 78).

hľuku. V smernici 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia¹⁴ sa od členských štátov vyžaduje, aby zabezpečili, aby boli úrovně viacerých látok znečisťujúcich ovzdušie nižšie ako limitné hodnoty stanovené v smernici. Na základe tejto povinnosti musia členské štáty nájsť v prípade potreby riešenia takých problémov, ako sú emisie z lodí kotviacich v prístavoch, a je možné, že v prístavoch konfrontovaných s uvedenými problémami sa bude využívanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete ďalej podporovať ako súčasť celkovej stratégie pre kvalitu ovzdušia. Používanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete sa podporuje aj podľa smernice (EÚ) 2016/802¹⁵, ktorou sa upravuje obsah síry v lodných palivách.

Dané opatrenie pravdepodobne povedie aj k zníženiu emisií CO₂, pretože štruktúra zdrojov na výrobu elektriny z pobrežnej elektrickej siete je z dôvodu vyššej účinnosti systému a rozdielu v používaných vstupných palivách menej náročná na spotrebu uhlíka než elektrina vyrábaná na palube spaľovaním lodných palív. V tejto súvislosti nemecké orgány zdôraznili, že zatiaľ čo skutočné úspory emisií CO₂ závisia od kvality použitej elektriny v nemeckom mixe elektrickej energie, odhadované úspory by predstavovali približne 30 %, pričom v budúcnosti sa očakáva nárast tohto percentuálneho podielu. Nemecké orgány okrem toho očakávajú, že lokálne emisie látok znečisťujúcich ovzdušie (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) z výroby elektriny na palube by sa mohli úplne znížiť využitím elektriny z pobrežnej elektrickej siete a takisto by sa mohli znížiť aj emisie hľuku.

Podľa nemeckých orgánov lodné motory produkujú približne tieto emisie na výrobu elektriny na kWh, ktoré by sa teda mohli znížiť s každou kWh elektriny z pobrežnej elektrickej siete:

Druh plavidla	g CO ₂ /kWh	g NO _x /kWh	g SO _x /kWh	g PM/kWh
Kontajnerové plavidlo	640	12,0	0,39	0,19
Tanker na prepravu plynov/ropný tanker/chemický tanker	704	12,5	0,43	0,18
Plavidlo na prepravu suchého hromadného nákladu	699	13,0	0,43	0,18
Konvenčné viacúčelové plavidlo	692	14,1	0,42	0,18
Výletná loď	679	12,0	0,41	0,18
Iné námorné plavidlo	737	–	0,45	0,18
Plavidlo vnútrozemskej plavby	721	8,1	0,04	0,15
Prístavné vozidlo	726	–	0,04	0,15

¹⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1).

¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/802 z 11. mája 2016 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách (Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58 – 78).

Energetická politika

Opatrenie je v súlade so smernicou 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá¹⁶, ktorá sa zaoberá otázkou inštalovania pobrežných zariadení na dodávanie elektriny v prístavoch, kde je dopyt po takýchto zariadeniach a náklady nie sú neprimerané v porovnaní s prínosmi vrátane prínosov pre životné prostredie. Takisto sa považuje za cieľ spoločného záujmu pre poskytnutie štátnej pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ¹⁷.

Na tomto mieste je potrebné pripomenúť, že významným dôvodom nepriaznivého konkurenčného postavenia elektriny z pobrežnej elektrickej siete je skutočnosť, že jej alternatíva, t. j. elektrina vyrábaná na palube plavidiel v čase, keď sa nachádzajú v námorných prístavoch, je v súčasnosti úplne oslobodená od dane: od dane sú oslobodené nielen lodné palivá spaľované pri výrobe elektriny, čo zodpovedá bežnej situácii podľa článku 14 ods. 1 písm. a) smernice 2003/96/ES, ale aj samotná elektrina vyrábaná na palube plavidiel [pozri článok 14 ods. 1 písm. c) smernice 2003/96/ES]. Hoci táto posledná výnimka sa dá len ťažko považovať za zlučiteľnú s cieľmi Únie v oblasti životného prostredia, zohľadňuje praktické aspekty. Zdanenie elektriny vyrábanej na palube by si v skutočnosti vyžadovalo vyhlásenie majiteľa – často usadeného v tretej krajine – alebo prevádzkovateľa plavidla o množstve spotrebovanej elektriny. V uvedenom vyhlásení by sa ďalej musel určiť podiel elektriny spotrebovanej v pobrežných vodách členského štátu, v ktorom je daň splatná. Povinnosť robiť takéto vyhlásenia pre každý členský štát, ktorého pobrežných vôd sa to týka, by pre majiteľov plavidiel znamenalo obrovskú administratívnu záťaž. Analogické úvahy sa vzťahujú na vnútrozemskú plavbu a voliteľné daňové zaobchádzanie v súlade s článkom 15 ods. 1 písm. f) smernice (vykonávané Nemeckom). Za týchto okolností môže byť odôvodnené nepenalizovať menej znečisťujúcu alternatívu, ktorú predstavuje elektrina z pobrežnej elektrickej siete, a povoliť Nemecku aj naďalej uplatňovať nižšiu sadzbu dane.

Dopravná politika

Opatrenie je v súlade s odporúčaním Komisie 2006/339/ES týkajúcim sa podpory využívania pobrežnej elektrickej siete pre lode kotviace v prístavoch Spoločenstva¹⁸ a s oznámením Komisie „Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy“¹⁹.

Vnútrotný trh a spravodlivá hospodárska súťaž

Z hľadiska vnútorného trhu a spravodlivej hospodárskej súťaže sa opatrením len znižuje existujúca daňová deformácia medzi oboma konkurenčnými zdrojmi elektriny pre lode v kotviskách, t. j. výrobou elektriny na palube a elektrinou z pobrežnej elektrickej siete, ktorá je spôsobená oslobodením lodných palív od dane.

Pokiaľ ide o hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi plavidiel, najprv treba spomenúť, že v súčasnosti elektrinu z pobrežnej elektrickej siete využíva komerčne veľmi málo plavidiel. K významnému narušeniu hospodárskej súťaže by preto mohlo dôjsť len medzi plavidlami

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1 – 20).

¹⁷ C(2014) 2231 final z 9. apríla 2014 [štátna pomoc SA.37322 (2013/N)] – Nemecko – Alternatívny zdroj energie pre výletné lode v prístavnom meste Hamburg (Altona – HafenCity).

¹⁸ Odporúčanie Komisie 2006/339/ES z 8. mája 2006 týkajúce sa podpory využívania pobrežnej elektrickej siete pre lode kotviace v prístavoch Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 125, 12.5.2006).

¹⁹ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018, KOM(2009) 8 v konečnom znení z 21. januára 2009.

využívajúcimi požadované opatrenie, ktoré prešli na elektrinu z pobrežnej elektrickej siete, a ostatnými plavidlami, ktoré budú naďalej využívať výrobu elektriny na palube. Hoci presné odhady nákladov závisia v rozhodujúcej miere od vývoja cien ropy, a robia sa preto veľmi ťažko, z najnovších dostupných posúdení vyplýva (v súlade s údajmi poskytnutými Nemeckom), že z celkového hľadiska by vo väčšine prípadov ani úplné oslobodenie od dane neznižilo prevádzkové náklady na elektrinu z pobrežnej elektrickej siete pod úroveň nákladov na výrobu elektriny na palube²⁰, a v žiadnom prípade by preto pre prevádzkovateľov plavidiel využívajúcich elektrinu z pobrežnej elektrickej siete nepredstavovalo významnú konkurenčnú výhodu voči prevádzkovateľom využívajúcim výrobu elektriny na palube. V tomto prípade je riziko významného narušenia uvedeného typu ešte menšie, keďže Nemecko má v úmysle dodržiavať minimálnu úroveň zdaňovania elektriny používanej na podnikateľské účely stanovenú v smernici 2003/96/ES.

Okrem toho, ako už bolo uvedené, Nemecko poskytuje toto daňové zvýhodnenie vo forme zníženej sadzby dane uplatňovanej na dodávky (vyžaduje sa povolenie) alebo vo forme vrátenia dane. V prípade, že sa uplatní zníženie na dodávky, poskytovateľ elektriny nemusí na konečného spotrebiteľa, t. j. prevádzkovateľa lode, preniesť celé daňové zvýhodnenie alebo môže preniesť iba jeho časť. Podľa nemeckých orgánov sa však daňové zvýhodnenie obvykle prenesie. Ale dokonca aj v prípadoch, keď je daňová úľava v plnej miere prenesená na prevádzkovateľov lodí, ktorí dostávajú elektrinu z pobrežnej elektrickej siete zdaňovanú na minimálnej úrovni stanovenej v smernici 2003/96/ES, títo prevádzkovatelia lodí v skutočnosti nezískajú ekonomickú výhodu voči prevádzkovateľom, ktorí si vyrábajú vlastnú elektrinu na palube, pretože táto elektrina je oslobodená od dane. Podľa nemeckých orgánov by nahradenie vlastnej výroby elektriny na palube elektrinou z pobrežnej elektrickej siete zdaňovanou na uplatniteľnej minimálnej úrovni nevedlo k celkovej cenovej výhode.

Okrem toho prístup k elektrine z pobrežnej elektrickej siete bude k dispozícii pre predmetné lode bez ohľadu na ich vlajku bez toho, aby to viedlo k výhodnejšiemu daňovému zaobchádzaniu s vnútroštátnymi hospodárskymi subjektmi v porovnaní s ich konkurentmi z iných členských štátov EÚ.

Pokiaľ ide o hospodársku súťaž medzi prístavmi, možno očakávať, že akýkoľvek prípadný vplyv na obchod medzi členskými štátmi, ktorý by mohol vzniknúť, ak by plavidlá upravili svoje trasy z dôvodu možnosti spotrebúvať elektrinu z pobrežnej elektrickej siete so zníženou sadzbou dane, bude zanedbateľný. V situácii, keď (ako bolo predtým uvedené) sa napriek daňovej úľave využívanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete minimálne v krátkodobom horizonte pravdepodobne nestane hospodárnejšie ako výroba elektriny na palube, nie je ani pravdepodobné, že toto zníženie dane v prípade elektriny z pobrežnej elektrickej siete významne naruší hospodársku súťaž medzi prístavmi tým, že plavidlá navedie na zmenu trasy v závislosti od dostupnosti takejto možnosti. Nemecké orgány tvrdia, že pri výbere prístavov zohrávajú úlohu iné faktory (napríklad miesto určenia tovaru alebo cestujúcich alebo iné hospodárske faktory), takže sa zdá, že samotná dostupnosť elektriny z pobrežnej elektrickej siete nie je rozhodujúca.

²⁰ Pozri správu Generálneho riaditeľstva Európskej komisie pre životné prostredie *Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity* (Zmluva o poskytovaní služieb v oblasti emisií z lodí: pridelovanie emisií, ich znížovanie a trhové nástroje, Úloha 2a – Elektrická energia z pobrežnej siete), august 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Analýza nákladov sa vykonala pre tri prístavy: Göteborg (Švédsko), Juneau a Long Beach (USA).

Nemecké orgány okrem toho zdôrazňujú, že využívanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete je obmedzené aj z dôvodu nedostatku medzinárodne dohodnutých technických noriem pre pripojenie plavidiel do elektrickej siete a v niektorých prípadoch z dôvodu nedostatočnej kapacity dodávok elektriny z pobrežnej elektrickej siete.

Vzhľadom na časový rámec navrhovaného predĺženia povolenia na uplatňovanie zníženej sadzby dane je nepravdepodobné, že by sa analýza vykonaná v predchádzajúcich odsekoch zmenila pred dátumom skončenia platnosti tohto opatrenia, pokiaľ nenastanú významné zmeny v súčasnom rámci a situácii.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Článok 19 smernice Rady 2003/96/ES.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Oblasť nepriameho zdaňovania, na ktorú sa vzťahuje článok 113 ZFEÚ, nie je sama osebe vo výlučnej právomoci Európskej únie v zmysle článku 3 ZFEÚ.

Podľa článku 19 smernice 2003/96/ES však bola Rade v rámci sekundárnych právnych predpisov udelená výlučná právomoc povoliť členskému štátu zavedenie ďalších oslobodení od dane alebo daňových úľav v zmysle uvedeného ustanovenia. Členské štáty preto nemôžu Radu nahradiť. Z uvedených skutočností vyplýva, že zásada subsidiarity sa na predkladané vykonávacie rozhodnutie neuplatňuje. V každom prípade, keďže tento akt nie je návrhom legislatívneho aktu, nemal by byť postúpený národným parlamentom podľa protokolu č. 2 k zmluvám na preskúmanie dodržiavania zásady subsidiarity.

• Proporcionalita

Tento návrh je v súlade so zásadou proporcionality. Daňová úľava neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie príslušného cieľa.

• Výber nástroja

Navrhovaným nástrojom je vykonávacie rozhodnutie Rady. V článku 19 smernice 2003/96/ES sa stanovuje iba tento druh opatrenia.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Toto opatrenie si nevyžaduje hodnotenie existujúcich právnych predpisov.

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Tento návrh vychádza zo žiadosti predloženej Nemeckom a týka sa iba tohto členského štátu.

• Získavanie a využívanie expertízy

Externá expertíza nebola potrebná.

- **Posúdenie vplyvu**

Tento návrh sa týka povolenia pre konkrétny členský štát na jeho vlastnú žiadosť a nevyžaduje si posúdenie vplyvu.

Ako sa však uvádza, informácie, ktoré Nemecko poskytlo, naznačujú, že opatrenie bude mať obmedzený vplyv na daňové príjmy a sadzba dane z elektriny z pobrežnej elektrickej siete bude stále vyššia ako minimálna úroveň zdaňovania stanovená v smernici 2003/96/ES. Nemecko očakáva, že opatrenie bude mať pozitívny vplyv na dosiahnutie jeho cieľov v oblasti životného prostredia a predovšetkým zlepšovanie kvality miestneho ovzdušia a zníženie hluku v prístavných mestách.

Presnejšie sa podľa nemeckých orgánov v nasledujúcich rokoch na základe odhadov daňových výdavkov vyplývajúcich z opatrenia očakáva strata 2 milióny EUR ročne.

Zároveň môže dôjsť k významným environmentálnym prínosom. Nemecké orgány zdôraznili, že zatiaľ čo skutočné úspory emisií CO₂ závisia od kvality použitej elektriny v nemeckom mixe elektrickej energie, odhadované úspory by predstavovali približne 30 %, pričom v budúcnosti sa očakáva nárast tohto percentuálneho podielu. Nemecké orgány okrem toho očakávajú, že lokálne emisie látok znečisťujúcich ovzdušie (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) z výroby elektriny na palube by sa mohli úplne znížiť využitím elektriny z pobrežnej elektrickej siete a takisto by sa mohli znížiť aj emisie hluku.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Týmto opatrením sa nestanovuje zjednodušenie. Opatrenie je výsledkom žiadosti, ktorú predložilo Nemecko, a týka sa iba tohto členského štátu.

- **Základné práva**

Toto opatrenie nemá žiadny vplyv na základné práva.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Toto opatrenie nepredstavuje pre Úniu finančnú ani administratívnu záťaž. Návrh preto nemá vplyv na rozpočet Európskej únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Plán vykonávania nie je potrebný. Tento návrh sa týka povolenia na daňovú úľavu pre konkrétny členský štát na jeho vlastnú žiadosť. Poskytuje sa na obmedzené obdobie do 31. decembra 2025. Daňová sadzba, ktorá sa bude uplatňovať, sa bude rovnať minimálnej úrovni zdaňovania stanovenej v smernici o zdaňovaní energie. Opatrenie bude možné hodnotiť v prípade žiadosti o obnovenie po uplynutí obdobia platnosti.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Návrh nevyžaduje vysvetľujúce dokumenty k transpozícii.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V článku 1 sa stanovuje, že Nemecko bude môcť uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny na elektrinu priamo dodávanú plavidlám iným ako súkromným rekreačným plavidlám kotviacim

v prístavoch (ďalej len „elektrina z pobrežnej elektrickej siete“). Sadzba dane nesmie byť nižšia ako 0,50 EUR/MWh, t. j. minimálna úroveň zdaňovania elektriny používanej na podnikateľské účely stanovená v smernici. Dodávky elektriny za zníženú sadzbu nebudú možné pre športové plavidlá vymedzené v článku 14 ods. 1 písm. c) druhom pododseku smernice 2003/96/ES.

V článku 2 sa stanovuje, že požadované povolenie sa udeľuje s účinnosťou od 17. júla 2020 bez prerušenia súčasnej výnimky podľa vykonávacieho rozhodnutia Rady 2014/722/EÚ do 31. decembra 2025 na maximálne obdobie šiestich rokov povolené smernicou, ako o to požiadalo Nemecko.

Návrh

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE RADY,

ktorým sa Nemecku povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny priamo dodávanej plavidlám kotviacim v prístavoch v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny¹, a najmä na jej článok 19,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Vykonávacím rozhodnutím Rady 2014/722/EÚ² sa Nemecku povolilo do 16. júla 2020 uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny priamo dodávanej plavidlám kotviacim v prístavoch (ďalej len „elektrina z pobrežnej elektrickej siete“) v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES.
- (2) Nemecko listom z 29. januára 2020 požiadalo o povolenie pokračovať v uplatňovaní zníženej sadzby dane z elektriny z pobrežnej elektrickej siete podľa článku 19 smernice 2003/96/ES.
- (3) Cieľom zníženia sadzby dane, ktorú Nemecko zamýšľa uplatňovať, je pretrvávajúca podpora používania elektriny z pobrežnej elektrickej siete. V porovnaní so spaľovaním lodných palív plavidlami kotviacimi v prístavoch predstavuje používanie tejto elektriny spôsob, ako uspokojovať energetické potreby týchto plavidiel formou menej škodlivou pre životné prostredie.
- (4) Pokiaľ sa využívaním elektriny z pobrežnej elektrickej siete zabraňuje emisiám látok znečisťujúcich ovzdušie pochádzajúcich zo spaľovania lodných palív, prispieva to k zlepšeniu kvality miestneho ovzdušia v prístavných mestách a k zníženiu hluku. Vzhľadom na osobitné podmienky štruktúry výroby elektriny v Nemecku sa okrem toho očakáva, že využívaním elektriny z pobrežnej elektrickej siete namiesto elektriny vyrábanej spaľovaním lodných palív na palube sa znížia emisie CO₂, iné látky znečisťujúce ovzdušie aj hluk. Očakáva sa preto, že dané opatrenie prispeje k plneniu cieľov politik Únie v oblasti ochrany životného prostredia, zdravia a klímy.
- (5) Udelením povolenia Nemecku, aby na elektrinu z pobrežnej elektrickej siete uplatňovalo zníženú sadzbu dane, sa neprekročí rámec toho, čo je nevyhnutné na zvýšenie používania takejto elektriny, keďže výroba elektriny na palube zostane vo väčšine prípadov aj naďalej konkurencieschopnejšou alternatívou. Z toho istého

¹ Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51.

² Vykonávacie rozhodnutie Rady 2014/722/EÚ zo 14. októbra 2014, ktorým sa Nemecku povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny priamo dodávanej plavidlám kotviacim v prístavoch v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES (Ú. v. EÚ L 300, 18.10.2014, s. 55).

dôvodu a vzhľadom na súčasnú pomerne nízku mieru preniknutia tejto technológie na trh uvedené opatrenie v období jeho uplatňovania pravdepodobne nepovedie k významnému narušeniu hospodárskej súťaže, a teda nebude mať nepriaznivý vplyv na riadne fungovanie vnútorného trhu.

- (6) V súlade s článkom 19 ods. 2 smernice 2003/96/ES každé povolenie udelené podľa uvedeného ustanovenia musí byť prísne časovo obmedzené. S cieľom zabezpečiť dostatočne dlhé obdobie povolenia, aby neodradilo príslušné hospodárske subjekty od uskutočnenia potrebných investícií, je vhodné udeliť povolenie do 31. decembra 2025. Povolenie by sa však malo prestať uplatňovať odo dňa uplatňovania akýchkoľvek všeobecných ustanovení o daňových zvýhodneniach pre elektrinu z pobrežnej elektrickej siete, ktoré Rada prijme podľa článku 113 alebo akýchkoľvek iných príslušných ustanovení Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ak by tieto ustanovenia nadobudli účinnosť pred 31. decembrom 2025.
- (7) S cieľom poskytnúť právnu istotu prevádzkovateľom lodí a prístavov a zabrániť možnému zvýšeniu administratívnej záťaže pre distribútorov a ďalších distribútorov elektriny, ktoré by mohli nastať v dôsledku zmien sadzby dane uplatňovanej na elektrinu z pobrežnej elektrickej siete, malo by sa zabezpečiť, aby Nemecko mohlo uplatňovať zníženú sadzbu dane na elektrinu z pobrežnej elektrickej siete bez prerušenia. Požadované povolenie by sa preto malo udeliť s účinnosťou od 17. júla 2020, aby sa priamo nadviazalo na režim uplatňovaný na základe vykonávacieho rozhodnutia Rady 2014/722/EÚ.
- (8) Týmto rozhodnutím nie je dotknuté uplatňovanie pravidiel Únie týkajúcich sa štátnej pomoci,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Nemecku sa povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny v prípade elektriny priamo dodávanej plavidlám iným ako súkromným rekreačným plavidlám kotviacim v prístavoch (ďalej len „elektrina z pobrežnej elektrickej siete“) za predpokladu, že budú dodržané minimálne úrovne zdaňovania uvedené v článku 10 smernice 2003/96/ES.

Článok 2

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 17. júla 2020 do 31. decembra 2025.

Pokiaľ by však Rada na základe článku 113 ZFEÚ alebo akýchkoľvek iných príslušných ustanovení Zmluvy o fungovaní Európskej únie ustanovila všeobecné pravidlá daňového zvýhodnenia elektriny z pobrežnej elektrickej siete, toto rozhodnutie sa prestane uplatňovať dňom nadobudnutia účinnosti uvedených všeobecných pravidiel.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*