EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 28.8.2014
COM(2014) 538 final

2014/0247 (NLE)

Predlog

IZVEDBENI SKLEP SVETA

o dovoljenju Nemčiji, da uporabi znižano stopnjo davka za električno energijo, neposredno zagotovljeno plovilom med privezom v pristanišču, v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Obdavčitev energentov in električne energije v Uniji ureja Direktiva Sveta 2003/96/ES ([1]) (v nadaljnjem besedilu: „Direktiva o obdavčitvi energije“ ali „Direktiva“).

V skladu s členom 19(1) Direktive, poleg določb zlasti iz členov 5, 15 in 17, lahko Svet na predlog Komisije državi članici soglasno dovoli uvedbo nadaljnjih izjem ali znižanj ravni obdavčitve zaradi upoštevanja posebnih politik.

Cilj tega predloga je Nemčiji dovoliti uporabo znižane stopnje davka na elektriko za električno energijo, neposredno zagotovljeno plovilom med privezom v pristanišču (v nadaljnjem besedilu: električna energija z obrežja). Namen te izjeme je zagotoviti gospodarsko spodbudo za uporabo električne energije z obrežja, da se zmanjša onesnaževanje zraka v pristaniških mestih.

Zahteva in njeno splošno ozadje

Svet je 12. julija 2011 sprejel Izvedbeni sklep Sveta 2011/445/EU o dovoljenju Nemčiji, da v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES ([2]) uporabi znižano stopnjo davka na elektriko za električno energijo, neposredno zagotovljeno plovilom med privezom v pristanišču („električna energija z obrežja“). Ta sklep preneha veljati 16. julija 2014.

Nemški organi so z dopisom z dne 26. februarja 2014 zaprosili za nov sklep o dovoljenju, ki bo Nemčiji omogočil, da še naprej uporablja znižanje davka. Nemčija je zaprosila za odobritev znižanja stopnje za šest let.

Nemčija želi z ukrepom, za katerega je zaprosila, še naprej zagotavljati spodbudo za uporabo električne energije z obrežja, ki pomeni možnost manjšega onesnaževanja kakor proizvodnja električne energije na krovu plovil med privezom v pristanišču. Če ukrep ne bo odobren, bo treba električno energijo z obrežja obdavčevati s splošno nacionalno stopnjo davka na elektriko, ki znaša 20,50 EUR/MWh.

Po drugi strani pa člen 14(1)(c) Direktive o obdavčitvi energije državam članicam nalaga, da iz obdavčitve izvzamejo energente, ki se na plovilih uporabljajo kot gorivo za plovbo po vodah EU. Ta izjema zajema tudi energente, ki se uporabljajo za proizvodnjo električne energije na krovu plovil med privezom v pristaniščih. Države članice lahko prav tako izvzamejo energente, ki se uporabljajo na plovilih za plovbo po celinskih plovnih poteh v skladu s členom 15(1)(f) Direktive, ki zajema tudi proizvodnjo električne energije na krovu. Tako sistem obdavčitve na podlagi Direktive o obdavčitvi energije v večini primerov ne vpliva na stroške za proizvodnjo električne energije na krovu plovil med privezom v pristanišču, čeprav ima taka proizvodnja lahko negativne učinke na zdravje in okolje zaradi poslabšanja kakovosti zraka in povečanja ravni hrupa v pristaniščih.

Nemčija želi za električno energijo z obrežja še naprej uporabljati znižano stopnjo v višini 0,50 EUR/MWh, s čimer upošteva najnižjo stopnjo obdavčitve za električno energijo, določeno z Direktivo 2003/96/ES. Znižano stopnjo obdavčitve električne energije je treba uporabljati za vso dobavo električne energije z obrežja v vodah in celinskih plovnih poteh EU, razen za plovila za zasebne namene. Po izračunih nemških organov za triletno obdobje uporabe ukrepa so povprečni letni davčni odhodki znašali približno 2,2 milijonov EUR. Po

([1]) Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL L 283, 31.10.2003, str. 51).

([2]) UL L 191, 22.7.2011, str. 22.

ocenah zvezne vlade se bodo v naslednjih šestih letih ti hipotetični proračunski odhodki po pričakovanjih postopoma povečali na 3 do 4 milijone EUR letno.

Nemčija želi z znižanjem davka upravljavce plovil še naprej spodbujati k uporabi električne energije z obrežja, da bi se zmanjšalo onesnaževanje zaradi emisij v zrak in hrupa s plovil med privezom ter emisij CO_2. Uporaba znižane davčne stopnje bi okrepila konkurenčnost električne energije z obrežja v primerjavi z uporabo goriv iz tankov na krovu, ki je v celoti oproščena davka.

Nemški organi so obvestili Komisijo, da ima izmed vseh nemških pristanišč trenutno le pristanišče Lübeck zmogljivosti, ki omogočajo zagotovitev električne energije z obrežja za večje električne obremenitve. Poleg zmogljivosti na obrežju pristanišče zagotavlja tudi t.i. „barže z električno energijo“, tj. plavajoče naprave za skupno proizvodnjo toplotne in električne energije, ki delujejo na utekočinjen zemeljski plin. Gradnja statičnih zmogljivosti za dobavo električne energije z obrežja v pristanišču Hamburg naj bi se po načrtih začela maja 2014, v okviru tega pa bi bila dva terminala za potniške ladje za križarjenje na terminalu Altona opremljena z zmogljivostmi za električno energijo z obrežja. Prav tako obstajajo načrti za zagotovitev barž z električno energijo na terminalu HafenCity.

Kar zadeva pristanišča na celinskih vodah, so zmogljivosti za električno energijo na obrežju bolj razširjene, obstajajo pa tudi načrti za nadaljnji razvoj.

Nemčija meni, da je ta ukrep v skladu s Priporočilom Komisije 2006/339/ES ([3]) o spodbujanju uporabe električne energije z obrežja pri ladjah med privezom v pristaniščih EU ter Sporočilom Komisije Strateški cilji in priporočila za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018 ([4]). V zvezi s tem je ugotovljeno, da bodo od junija 2011 dalje države članice brezpogojno zavezane k izpolnjevanju standardov kakovosti zraka za ustrezna onesnaževala, kot so trdni delci ([5]). Zaradi te obveznosti morajo države članice poiskati rešitve za težave, kot so emisije ladij med privezom v pristaniščih, kjer je to ustrezno, pri čemer je možno, da se bo uporaba električne energije z obrežja v pristaniščih s temi težavami spodbujala kot del skupne strategije za kakovost zraka.

Argumenti nemških organov v zvezi z vplivom ukrepa na notranji trg

Nemški organi trdijo, da ukrep ne bo vplival na pravilno delovanje notranjega trga in ne bo privedel do izkrivljanja konkurence. Nemčija omogoča davčne ugodnosti v smislu znižane davčne stopnje, zaračunane pri dobavi, in vračila davka. V primeru znižanja pri dobavi se lahko zgodi, da dobavitelj električne energije davčnih ugodnosti ne bo prenesel na končnega potrošnika, to je upravljavca ladje, ali pa bo nanj prenesel le del te ugodnosti. Sicer pa nemški organi menijo, da se davčne ugodnosti običajno prenesejo. Vendar celo v primerih, ko se znižanje davka v celoti prenese na upravljavce ladij, ki prejmejo električno energijo z obrežja, obdavčeno po najnižji ravni, kakor jo določa Direktiva 2003/96/ES, ti dejansko ne pridobijo gospodarske prednosti v primerjavi z upravljavci, ki ustvarjajo lastno električno energijo na krovu, saj je ta električna energija izvzeta iz obdavčitve. Po mnenju nemških organov nadomestitev lastne proizvodnje na krovu z električno energijo z obrežja, obdavčeno po najnižji veljavni ravni, ne bo privedla do skupne stroškovne prednosti.

Nemški organi so obvestili Komisijo, da v tem trenutku nimajo podatkov o številu upravljavcev ladij, ki uporabljajo zmogljivosti za električno energijo z obrežja, in ne morejo

([3]) Priporočilo Komisije 2006/339/ES z dne 8. maja 2006 o spodbujanju uporabe električne energije z obrežja pri ladjah med privezom v pristaniščih Skupnosti (UL L 125, 12.5.2006).

([4]) COM(2009) 8 final z dne 21. januarja 2009.

([5]) Glej Direktivo 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008).

predložiti popolne ocene trenda v zvezi z uporabo električne energije z obrežja zaradi kratkega obdobja uporabe ukrepa. Na podlagi razpoložljivih informacij menijo, da se je uporaba električne energije z obrežja, zlasti za plovila med privezom v pristaniščih na celinskih plovnih poteh, znatno povečala.

Veljavne določbe na področju, na katero se nanaša predlog

Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije, zlasti člena 14(1)(c) in 15(1)(f).

Ocena ukrepa v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES

Upoštevanje posebnih politik

Prvi pododstavek člena 19(1) Direktive se glasi:

> *„Razen določb prejšnjih členov, zlasti členov 5, 15 in 17, lahko Svet, na predlog Komisije, državi članici soglasno dovoli uvedbo nadaljnjih izjem ali znižanj zaradi upoštevanja posebnih politik.“*

Nemški organi si s tem znižanjem davka prizadevajo še naprej dosegati cilj spodbujanja okoljsko manj škodljivega načina za zadovoljevanje potreb ladij po električni energiji med privezom v pristaniščih in s tem izboljšanja kakovosti zraka v lokalnem okolju. Kakor je poudarila Nemčija, je Komisija dejansko že priporočila uporabo električne energije z obrežja kot alternative proizvodnji električne energije na krovu plovil med privezom in s tem priznala okoljske prednosti takega ravnanja ([6]). Če ta ukrep ne bo uveden, bo treba električno energijo, ki se dobavlja plovilom med privezom, v Nemčiji obdavčiti po 20,50 EUR/MWh. Zahtevano znižanje predstavlja dodatno spodbudo za uporabo te tehnologije v višini 20 EUR/MWh in s tem prispeva k navedenemu cilju politike.

Komisija navaja tudi, da je trenutno pomembna ovira za širšo uporabo električne energije z obrežja skoraj popolna odsotnost potrebne kopenske infrastrukture v pristaniščih in da bodo zato lahko za doseganje političnega cilja te davčne oprostitve potrebne dodatne pobude, ki se nanašajo na gradnjo te infrastrukture. V skladu z informacijami, ki so jih predložili nemški organi, morska plovila zahtevajo zmogljivosti, ki podpirajo visoke električne obremenitve, trenutno pa ima take zmogljivosti le pristanišče Lübeck. Obstajajo načrti za gradnjo zmogljivosti v pristanišču Hamburg. Zmogljivosti za električno energijo z obrežja so v večjem številu na voljo v pristaniščih na celinskih plovnih poteh, kjer imajo plovila običajno manjše zahteve glede električnih obremenitev.

Komisija v zvezi z naravo zastavljenega političnega cilja poudarja, da je spodbujanje uporabe električne energije z obrežja dejansko skupni politični cilj, za katerega bi si morala prizadevati celotna Unija. To je jasno navedeno v Sporočilu Komisije Celostna pomorska politika za Evropsko unijo ([7]) in priloženem delovnem dokumentu služb Komisije ([8]). Ukrep je v skladu s predlogom Komisije za direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, ki obravnava vprašanje namestitve zmogljivosti za električno energijo z obrežja v pristaniščih, če je to stroškovno učinkovito in pomeni prednost za okolje ([9]).

Komisija je v svojem predlogu za revizijo Direktive o obdavčitvi energije predlagala, da bi bila električna energija z obrežja, zagotovljena ladjam med privezom v pristanišču, izvzeta iz obdavčitve energije ([10]). Vendar pa Svet predloga Komisije še ni sprejel. V vmesnem obdobju

([6]) Glej opombo 3 zgoraj.
([7]) COM(2007) 575 final z dne 10. oktobra 2007.
([8]) SEC(2007) 1278 final z dne 10. oktobra 2007.
([9]) COM(2013) 18 final z dne 24. januarja 2013.
([10]) COM(2011) 169 final z dne 13. aprila 2011.

bi bilo treba gospodarskim subjektom v Nemčiji in nemškim organom zagotoviti pravno varnost glede davčnih ukrepov, ki so v uporabi za spodbujanje uporabe električne energije z obrežja. Trenutno je s členom 19 zagotovljena edina možnost, da se uvede ugodna davčna obravnava za električno energijo z obrežja. Vendar pa je namen tega člena odzvati se na posebne razmere v posameznih državah članicah, ki jih sama Direktiva ne predvideva. Zato se lahko odstopanje na podlagi člena 19 zaradi doseganja političnega cilja spodbujanja uporabe električne energije z obrežja dodeli le kot prehodni ukrep, preden ta cilj obravnava Svet v okviru revizije Direktive 2003/96/ES.

Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

Zahtevan ukrep se nanaša predvsem na okoljsko politiko EU. Ker bo ukrep prispeval k zmanjšanju uporabe goriva iz tankov na krovu plovil v pristaniščih, bo dejansko prispeval k cilju izboljšanja kakovosti zraka v lokalnem okolju. Ukrep lahko v omejenem obsegu privede tudi do zmanjšanja emisij CO_2, čeprav bo pomen tega učinka odvisen od vira električne energije, ki bo zagotovljen plovilom ([11]). Da bi ponazorila obseg okoljskega problema, Nemčija navaja primer pristanišča Lübeck-Travemünde, kjer ladje povzročijo 90 % emisij žveplovega dioksida in približno 80 % emisij dušikovega oksida. Nemški organi navajajo naslednjo primerjavo, ki temelji na letni porabi električne energije v višini 5 584 MWh, med letnimi emisijami, ki so po oceni posledica uporabe električne energije z obrežja v pristanišču Lübeck, in emisijami, ki so posledica uporabe plinskega olja za plovila, ki izpolnjuje mejne vrednosti glede vsebnosti žvepla iz direktive EU o žveplu ([12]) in se uporablja za proizvodnjo električne energije na krovu:

	NOx	SO_2	CO_2
Zelena električna energija iz vodne energije	0,078 t	0,056 t	0 t
Plinsko olje za plovila	3,571 t	6,026 t	4251,9 t

Po ocenah, ki so jih predložili organi pristanišča Hamburg, naj bi načrtovane zmogljivosti za električno energijo z omrežja v primerjavi z uporabo plinskega olja za plovila letno na terminalu Altona zmanjšale emisije NOx za okrog 39 t ali 74 % , SO_2 za okrog 1,1 t ali 62 % in drobnih trdnih delcev za okrog 0,5 t ali 5 %. Pri delovanju teh zmogljivosti na osnovi običajne nemške kombinacije električne energije bi se CO_2 zmanjšal za približno 1 050 t ali 19 % na leto. Pri načrtovani dobavi električne energije iz obnovljivih virov bi bilo mogoče glede na učinkovitost zmogljivosti za proizvodnjo električne energije precej zmanjšati emisije CO_2 , in sicer za 3 354 t na leto. Z zmanjšanjem emisij onesnaževal zraka zaradi uporabe barž z električno energijo, ki delujejo na osnovi utekočinjenega zemeljskega plina in dobavljajo električno energijo za potniške ladje za križarjenje na terminalu HafenCity, bi se emisije NOx zmanjšale za 51 t ali 73 %. Po odbitku 5 t emisij NOx, ki jih barže ustvarijo na leto, bi se emisije zmanjšale za vsega skupaj 46 t na leto. Emisije SOx bi se zmanjšale za 1,5 t ali 58 %, emisije drobnih trdnih delcev pa za 0,7 t ali 48 % na leto, pri čemer barže z električno energijo ne bi ustvarile dodatnih emisij. Če bi bil v uporabi utekočinjen zemeljski plin

([11]) Pred tem je Komisija ocenila, da bo prehod na električno energijo z obrežja privedel do povprečnega znižanja emisij CO_2 za 50 %, glej opombo 2. Vendar se lahko učinek zadevnega ukrepa močno razlikuje od te povprečne vrednosti, saj je močno odvisen od intenzivnosti ogljika v zadevnem tržnem območju in točnega časa, ko se bo pojavila potreba po dodatni električni energiji.

([12]) Direktiva Sveta 1999/32/ES z dne 26. aprila 1999 o zmanjšanju deleža žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva, ki spreminja Direktivo 93/12/EGS (UL L 121, 11.5.1999, str. 13–18).

namesto plinskega olja za plovila, bi se emisije CO_2 zmanjšale za 1 824 t ali 26 % na leto. Pri ocenah so bile upoštevane preostale emisije iz pomožnih kotlov (za ogrevanje na krovu).

Pri tem je treba opozoriti, da je pomemben razlog za neugoden konkurenčni položaj električne energije z obrežja dejstvo, da za alternativno možnost, t.j. električno energijo, ki je proizvedena na krovu plovil v morskih pristaniščih, trenutno velja popolna oprostitev čistega davka: iz obdavčitve ni izvzeto le gorivo iz tankov, porabljeno za proizvodnjo električne energije, kar ustreza normalnim razmeram iz člena 14(1)(a) Direktive 2003/96/ES, temveč tudi električna energija, proizvedena na krovu plovil (glej člen 14(1)(c) Direktive 2003/96/ES). Čeprav se slednja izjema morda težko šteje za usklajeno z okoljskimi cilji Unije, pa odraža upoštevanje praktičnosti. Obdavčitev električne energije, proizvedene na krovu, namreč zahteva od lastnika ladje – ki ima pogosto sedež v tretji državi – ali upravljavca izjavo o količini porabljene električne energije. V izjavi mora biti opredeljen tudi delež električne energije, porabljen v teritorialnih vodah države članice, v kateri je treba plačati davek. Obvezna priprava take izjave za teritorialne vode vsake države članice, na katero se izjava nanaša, bi za lastnike ladij pomenila veliko administrativno breme. V teh razmerah je lahko upravičeno, da se uporaba električne energije z obrežja, ki pomeni možnost manjšega onesnaževanja, ne preprečuje in da se Nemčiji dovoli uporaba znižane stopnje obdavčitve.

Pri električni energiji, ki jo porabijo plovila med privezom v pristaniščih na celinskih plovnih poteh, oprostitev davka na električno energijo, proizvedeno na krovu plovil, za razliko od razmer, ki veljajo za pomorska pristanišča, za države članice ni obvezna (člen 15(1)(f)). Zato nobena pravna ovira ne preprečuje državam članicam, da bi enako obravnavale električno energijo z obrežja in proizvodnjo električne energije na krovu v pristaniščih na celinskih plovnih poteh. Vendar je treba možnost oprostitve davka na električno energijo, proizvedeno na krovu, ki jo omogoča člen 15(1)(f) Direktive, ponovno razložiti ob upoštevanju praktičnosti pri zakonodajalcu in jo hkrati tesno povezati z možnimi davčnimi ugodnostmi za plovbo po celinskih plovnih poteh. Večina držav članic, med njimi tudi Nemčija, se je odločila, da goriva, porabljenega za te namene, ne bo obdavčila. Kar zadeva Ren in njegove pritoke, je ta davčna oprostitev nadalje vključena v mednarodnem sporazumu ([13]), ki ga je ratificirala Nemčija. Prav tako je nepraktično ločeno obdavčiti gorivo, uporabljeno za proizvodnjo električne energije na krovu ([14]), ker bi to predpostavljalo najmanj razlikovanje med gorivom, uporabljenim za pridobivanje električne energije in za plovbo. Navsezadnje bodo države članice pri odločanju, ali naj davčna oprostitev, ki se uporablja za pomorski promet, velja tudi za goriva, ki se uporabljajo za plovbo po celinskih plovnih poteh, upoštevale več vidikov, tudi širše cilje nacionalne prometne politike, na primer okoljske razloge, ki jim lahko narekujejo, naj goriva za te namene ne obdavčijo.

Zato je v tej fazi ohranitev možnosti Nemčije za oprostitev davka na električno energijo z obrežja tudi v pristaniščih na celinskih plovnih poteh upravičena.

Notranji trg in poštena konkurenca

Z vidika notranjega trga in poštene konkurence bi zahtevan ukrep zmanjšal obstoječe izkrivljenje konkurence med konkurenčnima viroma električne energije za ladje med privezom, to je med proizvodnjo električne energije na krovu in električno energijo z obrežja, ki ga je povzročila oprostitev davka za goriva v tankih.

V zvezi s konkurenco med upravljavci plovil je treba najprej ponoviti, da po informacijah, ki so na voljo Komisiji, za zdaj zelo malo plovil uporablja električno energijo z obrežja na

([13]) Glej člen 1 Sporazuma z dne 16. maja 1952 med državami ob Renu in Belgijo o carinah in fiskalni obravnavi plinskega olja, ki se uporablja za oskrbovanje plovila z gorivom v plovbi po Renu (Bundesgesetzblatt 1953, del II, str. 531).

([14]) Glej tretji pododstavek člena 21(5) Direktive 2003/96/ES.

komercialni podlagi. Drugič, čeprav bo ukrep ladjarskim družbam zagotovil prednost v smislu, da bodo lahko nabavile električno energijo po nižjih cenah v primerjavi z družbami, ki delujejo v drugih sektorjih, naj preverjeni ukrep ne bi bistveno spremenil konkurenčnega položaja v sektorju ladijskega prometa. Čeprav na natančne projekcije stroškov odločilno vplivajo spremembe cen nafte in jih je zato zelo težko pripraviti, pa razpoložljive informacije ([15]) in podatki, ki jih je Nemčija predložila, kažejo, da na splošno celo popolna oprostitev davka v večini primerov ne bi znižala operativnih stroškov električne energije z obrežja pod raven stroškov proizvodnje električne energije na krovu in zato v nobenem primeru ne bi pomenila znatne konkurenčne prednosti za upravljavce plovil, ki uporabljajo električno energijo z obrežja, v primerjavi z upravljavci, ki uporabljajo proizvodnjo na krovu. V tem primeru je precejšnje izkrivljenje, kakršno je omenjeno zgoraj, še manj verjetno, ker bo Nemčija spoštovala najnižjo raven obdavčitve, predpisano z Direktivo 2003/96/ES.

V zvezi s konkurenco med pristanišči, v razmerah, ko ni verjetno, da bi, kakor je navedeno zgoraj, uporaba električne energije z obrežja kljub znižanemu davku v kratkem roku postala gospodarnejša od proizvodnje električne energije na krovu, tudi ni verjetno, da bi znižan davek za električno energijo z obrežja pomembno izkrivljal konkurenco med pristanišči, ker bi spodbujal plovila k spremembi svoje poti zaradi te možnosti. Nemški organi poudarjajo, da je uporaba električne energije z obrežja omejena ne samo zaradi pomanjkanja zmogljivosti v pristaniščih ali višjih stroškov, ampak tudi zaradi pomanjkanja mednarodno dogovorjenih tehničnih standardov za povezovanje plovila na omrežje električne energije.

Za konec je mogoče dodati, da se obdobje, za katero se predlaga odobritev uporabe znižane davčne stopnje, v veliki meri odraža v predlogu Komisije, v skladu s katerim bi se električna energija z obrežja iz obdavčitve izvzela za obdobje osmih let.

Obdobje uporabe ukrepa in razvoj okvira EU o obdavčitvi energije

Praviloma mora biti obdobje uporabe odstopanja dovolj dolgo, da ne odvrne upravljavcev pristanišč od potrebnih naložb. V tem primeru bi se obdobje uporabe ukrepa podaljšalo in obseg znižanja davka povečal na podlagi predloga Komisije za revizijo Direktive o obdavčitvi energije, ki določa obvezno oprostitev davka na električno energijo z obrežja za obdobje osem let po začetku veljavnosti te direktive. Vendar pa odstopanje ne bi smelo ogroziti nadaljnjega razvoja obstoječega pravnega okvira, upoštevati pa bi bilo treba možnost, da Svet sprejme pravni akt na podlagi predloga Komisije za spremembo Direktive o obdavčitvi energije. V teh razmerah se zdi ustrezno odobriti zahtevo za obdobje največ šestih let, kakor je določeno z Direktivo, ob upoštevanju morebitnega začetka uporabe splošnih določb v zvezi s to zadevo pred predvidenim datumom izteka tega obdobja. To obdobje bo zagotovilo pravno varnost za upravljavce ladij in pristanišč, ki morajo načrtovati svoje naložbe v zmogljivosti za električno energijo z obrežja ali opremo na plovilu. Nemškim organom pa bo omogočilo, da zberejo več podatkov za prihodnjo ponovno oceno ukrepa.

Pravila o državni pomoči

Davčna stopnja v višini 0,50 EUR/MWh, ki jo predvidevajo nemški organi, upošteva najnižjo raven obdavčitve v skladu s členom 10 Direktive 2003/96/ES. Ukrep torej izpolnjuje enega od pogojev iz člena 44 Uredbe Komisije (EU) št. 651/2014 ([16]), v katerem so navedeni pogoji za izvzetje takega ukrepa iz obveznosti priglasitve državne pomoči. Vendar v tej fazi ni mogoče

([15]) Glej Generalni direktorat Evropske komisije za okolje, Pogodba o storitvah v zvezi z emisijami z ladij: Dodelitev, zmanjšanje in tržno usmerjeni instrumenti, naloga 2a – Električna energija z obrežja, avgust 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Analiza stroškov je pripravljena za tri pristanišča: Göteborg (Švedska), Juneau in Long Beach (ZDA).

([16]) Uredba Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1).

ugotoviti, ali so vsi pogoji iz te uredbe izpolnjeni, predlog za izvedbeni sklep Sveta pa Komisiji ne preprečuje, da od Nemčije zahteva skladnost s pravili o državni pomoči.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Ta predlog temelji na zahtevi Nemčije in zadeva le to državo članico.

Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj

Strokovno mnenje ni bilo potrebno.

Ocena učinka

Ta predlog se nanaša na dovoljenje eni sami državi članici na njeno lastno zahtevo.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

Načelo subsidiarnosti

Področje posredne obdavčitve, ki ga obravnava člen 113 PDEU, samo po sebi ni v izključni pristojnosti Evropske unije v smislu člena 3 PDEU.

Kljub temu izvajanje pristojnosti držav članic na tem področju strogo ureja in omejuje veljavna zakonodaja EU. V skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES je le Svet pooblaščen, da državi članici dovoli uvedbo nadaljnjih izjem ali znižanj, kot predvideva ta določba. Države članice ne morejo prevzeti te naloge Sveta.

Predlog je zato v skladu z načelom subsidiarnosti.

Načelo sorazmernosti

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti. Znižanje davka ne presega tega, kar je potrebno za doseganje zadevnega cilja (glej obravnavo vidikov notranjega trga in poštene konkurence zgoraj).

Izbira instrumentov

Predlagani instrumenti: sklep Sveta.

Člen 19 Direktive 2003/96 določa le to vrsto ukrepa.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ta ukrep ne povzroča finančne in administrativne obremenitve Unije. Zato predlog ne vpliva na proračun Unije.

2014/0247 (NLE)

Predlog

IZVEDBENI SKLEP SVETA

o dovoljenju Nemčiji, da uporabi znižano stopnjo davka za električno energijo, neposredno zagotovljeno plovilom med privezom v pristanišču, v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije ([1]) ter zlasti člena 19 Direktive,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Z Izvedbenim sklepom Sveta 2011/445/EU je Nemčija dobila dovoljenje, da v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES do 16. julija 2014 uporablja znižano stopnjo davka za električno energijo, neposredno zagotovljeno plovilom med privezom v pristanišču („električna energija z obrežja“).

(2) Z dopisom z dne 26. februarja 2014 je Nemčija zaprosila za dovoljenje, da še naprej uporablja znižano stopnjo davka za električno energijo z obrežja v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES.

(3) Nemčija si prizadeva z nameravano uporabo znižanega davka še naprej spodbujati širšo uporabo električne energije z obrežja kot načinom za zadovoljevanje potreb ladij po električni energiji med privezom v pristaniščih, ki je okoljsko manj škodljiv od uporabe goriva iz tankov na krovu plovil.

(4) Uporaba električne energije z obrežja, ki preprečuje emisije onesnaževal zraka, povezane z uporabo goriva iz tankov na krovu plovil med privezom, prispeva k izboljšanju kakovosti zraka v lokalnem okolju pristaniških mest. Zato se predvideva, da bo ukrep prispeval k doseganju ciljev politike Unije na področju okolja, zdravja in podnebja.

(5) Dovoljenje Nemčiji za uporabo znižane stopnje obdavčitve elektrike za električno energijo z obrežja ne presega obsega, potrebnega za doseganje prej omenjenega cilja, ker bo v večini primerov proizvodnja električne energije na krovu ostala konkurenčnejša možnost. Zaradi tega vzroka in ker je sedanja stopnja uveljavitve tehnologije na trgu sorazmerno nizka, ni verjetno, da bi ukrep v svoji življenjski dobi povzročil precejšnje izkrivljanje konkurence, zato ne bo negativno vplival na pravilno delovanje notranjega trga.

(6) Iz člena 19(2) Direktive 2003/96/ES izhaja, da mora biti vsako dovoljenje, dodeljeno na podlagi te določbe, strogo časovno omejeno. Ob upoštevanju potrebe po dovolj dolgem obdobju, ki omogoča ustrezno oceno ukrepa, in tudi potrebe po ohranitvi

([1]) UL L 283, 31.10.2003, str. 51.

nadaljnjega razvoja obstoječega pravnega okvira je ustrezno dodeliti zahtevano dovoljenje za obdobje šestih let, ob upoštevanju morebitnega začetka uporabe ustreznih splošnih določb v zvezi s to zadevo pred predvidenim datumom izteka tega obdobja.

(7) Da se zagotovi pravna varnost za pristanišča in upravljavce ladij in prepreči morebitno povečanje upravnega bremena za distributerje in redistributerje električne energije, ki bi ga lahko povzročile spremembe stopnje trošarine, odmerjene za električno energijo z obrežja, bi bilo treba zagotoviti, da lahko Nemčija uporablja specifično obstoječe znižanje obdavčitve, na katero se ta direktiva nanaša, brez prekinitve. Zahtevano dovoljenje bi bilo zato treba dodeliti z učinkom od 17. julija 2014, kar neprekinjeno sledi predhodnim ureditvam na podlagi Izvedbenega Sklepa Sveta 2011/445/EU.

(8) Ta sklep ne posega v uporabo pravil Unije o državni pomoči –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Nemčiji se dovoli uporaba znižane stopnje obdavčitve elektrike za električno energijo, ki se neposredno zagotavlja plovilom med privezom v pristanišču („električna energija z obrežja“), razen za plovila za zasebne namene, pod pogojem, da se upoštevajo najnižje ravni obdavčitve v skladu s členom 10 Direktive 2003/96/ES.

Člen 2

Ta sklep začne učinkovati z dnem, ko je naslovnik o njem uradno obveščen.

Uporablja se od 17. julija 2014.

Veljati preneha 16. julija 2020.

Če Svet na podlagi člena 113 PDEU zagotovi splošne predpise o davčnih ugodnostih za električno energijo z obrežja, se ta sklep preneha uporabljati na dan začetka uporabe navedenih splošnih predpisov.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju,

Za Svet
Predsednik