



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.9.2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Predlog

IZVEDBENI SKLEP SVETA

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Obdavčitev energentov in električne energije v Uniji ureja Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije¹ (v nadaljnjem besedilu: direktiva o obdavčitvi energije ali Direktiva).

V skladu s členom 19(1) in določbami Direktive, zlasti iz členov 5, 15 in 17, lahko Svet na predlog Komisije kateri koli državi članici soglasno dovoli, da uvede nadaljnje izjeme ali znižanja glede stopnje obdavčitve zaradi upoštevanja posebnih politik.

Francija je zaprosila za dovoljenje za uporabo znižane stopnje obdavčitve končne potrošnje električne energije za električno energijo, ki se neposredno dobavlja pomorskim plovilom in plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh (vključno z ribiškimi plovili), razen plovil za zasebne namene², zasidranih v pristaniščih (v nadaljnjem besedilu: električna energija z obale)³. Cilj tega predloga je odobriti navedeno dovoljenje z odstopanjem, veljavnim, kot je bilo zaprošeno, do 31. decembra 2025.

Francoski organi so z dopisom z dne 7. avgusta 2019 Komisijo obvestili, da nameravajo ukrep izvesti. Dodatne informacije in pojasnila so bili predloženi 4. marca 2020 in 30. aprila 2020.

Francija želi pridobiti dovoljenje za uporabo znižane davčne stopnje v višini 0,50 EUR/MWh, ki je enaka najnižji stopnji obdavčitve električne energije za poslovno uporabo, kot je določena v Direktivi, za dobavo električne energije z obale plovilom, ki plujejo izključno v komercialne namene po morju in celinskih vodah Unije (vključno z ribolovom).

Zahteva se obdobje veljavnosti od 1. januarja 2020 do 31. decembra 2025, kar je v okviru najdaljšega dopustnega obdobja v skladu s členom 19 direktive o obdavčitvi energije.

Namen tega znižanja je zagotoviti gospodarsko spodbudo za uvedbo in uporabo električne energije z obale, da se zmanjša onesnaževanje zraka v pristaniških mestih, izboljša kakovost zraka v lokalnem okolju in zmanjša hrup v korist zdravja prebivalcev.

Cilj ukrepa, ki naj bi ga uporabila Francija, je tudi zmanjšati splošni vpliv vodnega prometa na okolje.

Francija želi z ukrepom, ki ga je zahtevala, zagotoviti spodbudo za uporabo električne energije z obale, ki pomeni manjše onesnaževanje v primerjavi s proizvodnjo električne energije na krovu plovil med privezom v pristanišču. Kot je navedeno v zahtevku, je v Franciji standardna stopnja davka na električno energijo 22,50 EUR/MWh. Zahtevana davčna ugodnost znaša 22,00 EUR/MWh. To pomeni, da bi se zato upravičencem zaračunala veljavna najnižja davčna stopnja EU za električno energijo za poslovno uporabo v skladu z

¹ UL L 283, 31.10.2003, str. 51–70.

² Izraz „plovila za zasebne namene“ je opredeljen v drugem pododstavku člena 14(1)(c) Direktive 2003/96/ES.

³ Poleg tega, kot navajajo francoski organi, bi se morala znižana stopnja obdavčitve za porabo električne energije uporabljati tudi za električno energijo, ki jo dobavljajo skupine za proizvodnjo električne energije (mobilne enote) z uporabo UZP (utekočinjeni zemeljski plin).

direktivo o obdavčitvi energije v višini 0,50 EUR/MWh (kot je določeno v členu 10(1) in Preglednici C Priloge I k Direktivi).

Po drugi strani morajo države članice v skladu s členom 14(1)(c) direktive o obdavčitvi energije iz obdavčitve izvzeti energente, ki se uporabljajo za proizvodnjo električne energije na krovu plovil med privezom v pristaniščih, in električno energijo, proizvedeno na krovu plovil. To lahko v skladu s členom 15(1)(f) Direktive storijo tudi v primeru energentov, ki se uporabljajo za proizvodnjo električne energije na krovu plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh, in električne energije, proizvedene na krovu plovil. Francija je potrdila prenos te zadnje neobvezne izjeme⁴.

Francoski organi so navedli, da se znižanje davka uporablja za vse ladje, razen za plovila za zasebne namene, kar pomeni, da bodo vse ladje, vključene v komercialno plovbo, ne glede na velikost ali zastavo, lahko upravičene do znižanja davka. V nekaterih primerih je možna obveznost, da plovila uporabljajo električno energijo z obale.

Kot je navedeno v zahtevku, je ocenjeno število upravičencev približno 7 000 (vključno s podjetji za pomorski promet in promet po celinskih plovnih poteh ter sektorjem ribištva). To je dolgoročno največje možno število upravičencev, povezano z ocenjenim povečanjem uporabe priključnih sistemov za električno energijo z obale. Število trenutno uporabljanih terminalov za električno energijo z obale je omejeno (približno 230), nahajajo pa se zlasti na javnem območju celinskih plovnih poti in so namenjeni prevozu blaga in potnikov. Trenutno ni terminalov za ribiška plovila⁵.

Francoski organi so pri izračunu ocene davčnih odhodkov iz ukrepa upoštevali izpad davčnih prihodkov na podlagi količine porabljene električne energije, obsega zahtevane davčne ugodnosti in števila terminalov. Poraba električne energije iz teh terminalov znaša približno 12 000 MWh/leto, davčna olajšava pa bi znašala 22,00 EUR/MWh (standardna davčna stopnja, kot je bilo omenjeno, znaša 22,50 EUR/MWh). Posledica tega je izpad davčnih prihodkov v višini približno 270 000 EUR. Glede na naraščajoče število terminalov (s sedanjih 230 na približno 256 v bližnji prihodnosti) se za prihodnje obdobje ocenjuje dejanska izguba v višini približno 300 000 EUR.

Francija je zahtevala izdajo dovoljenja od 1. januarja 2020 do 31. decembra 2025, kar je v okviru najdaljšega dopustnega obdobja v skladu s členom 19(2) Direktive.

Francija želi z znižanjem davka zadevne upravljavce spodbuditi k razvoju in uporabi električne energije z obale, da bi se zmanjšale emisije v zrak, hrup s plovil med privezom zaradi zgorevanja goriv ter emisije CO₂. Uporaba znižane davčne stopnje bi okrepila konkurenčnost električne energije z obale v primerjavi z uporabo bunker goriv na krovu, ki je oproščena davka.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Obdavčitev električne energije ureja direktiva o obdavčitvi energije 2003/96/ES, zlasti člen 10 Direktive. Člen 14(1)(c) določa obvezno oprostitev davka za energente za plovbo ter za

⁴ Poleg tega so francoski organi poudarili, da se znižana stopnja domačega davka na končno potrošnjo električne energije že uporablja za prevoz potnikov in blaga z vlakom, podzemno železnico, tramvajem, žičnico, priključnim hibridnim ali električnim avtobusom in trolejbusom.

⁵ Francoski organi so predložili seznam pristanišč, ki jih zanima uporaba ali prihodnja namestitvev terminalov za električno energijo z obale. Teh pristanišč je več, mednje pa sodijo tako morska pristanišča kot tudi pristanišča na celinskih vodah.

električno energijo, proizvedeno na krovu plovila. Členi 5, 15 in 17 določajo možnost, da države članice uporabijo različne stopnje obdavčitve, vključno z izjemami in zmanjšanji, za nekatere uporabe električne energije. Vendar takšne določbe ne določajo zmanjšanja obdavčitve električne energije z obale.

Ukrep pomeni državno pomoč in spada na področje zakonodaje EU o tej zadevi, zlasti Uredbe Komisije št. 651/2014/EU⁶.

Določbe iz direktive o obdavčitvi energije

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.

Francoski organi si z navedenim znižanjem davka prizadevajo spodbujati okoljsko manj škodljiv način za zadovoljevanje potreb ladij po električni energiji med privezom v pristaniščih in s tem izboljšanje kakovosti zraka v lokalnem okolju in zmanjšanje hrupa. Komisija je že priporočila uporabo električne energije z obale kot alternativo proizvodnji električne energije na krovu plovil med privezom in tako priznala okoljske prednosti te možnosti⁷. Trenutno je nacionalna standardna stopnja za električno energijo 22,50 EUR/MWh in zahtevana davčna ugodnost znaša 22,00 EUR/MWh. Zato bi se upravičencem zaračunala najnižja davčna stopnja EU za električno energijo v skladu z direktivo o obdavčitvi energije v višini 0,50 EUR/MWh, kar lahko zato prispeva k navedenemu cilju politike.

Možnost, da se uvede ugodna davčna obravnava za električno energijo z obale, se lahko predvidi v skladu s členom 19 Direktive, saj je njegov namen omogočiti državam članicam, da uvedejo nadaljnje izjeme ali znižanja zaradi upoštevanja posebnih politik.

Francija je zahtevala, da se ukrep uporablja za najdaljše obdobje, ki ga dovoljuje člen 19(2) Direktive (tj. 6 let). Praviloma bi moralo biti obdobje uporabe odstopanja dovolj dolgo, da ne bi odvrnilo upravljavcev pristanišč in dobaviteljev električne energije, da bi začeli ali nadaljevali potrebne naložbe v naprave za električno energijo z obale. To obdobje bo zagotovilo največjo možno pravno varnost tudi za upravljavce ladij, ki morajo načrtovati svoje naložbe v opremo na krovu.

Vendar pa odstopanje ne bi smelo ogroziti prihodnjega razvoja obstoječega pravnega okvira ter bi moralo upoštevati prihodnji pregled direktive o obdavčitvi energije in možnost, da Svet sprejme pravni akt na podlagi predloga Komisije za spremembo direktive o obdavčitvi energije. Ta pregled sledi oceni direktive o obdavčitvi energije⁸ in sklepom Sveta o okviru EU za obdavčitev energije z dne 28. novembra 2019⁹. Svet je v sklepih pozval Komisijo, naj analizira in oceni možnosti, da bi pravočasno objavila predlog za pregled direktive o obdavčitvi energije, ter posebno pozornost nameni področju uporabe Direktive, najnižjim stopnjam ter posebnim znižanjem in oprostitvam davkov.

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Sklepi Sveta z dne 28. novembra 2019, 14608/19, FISC 458.

Čeprav se zdi v teh razmerah ustrezno, da se zahtevek za dovoljenje odobri za zahtevano obdobje, bi morala biti veljavnost odstopanja odvisna od začetka uporabe splošnih določb v zvezi s to zadevo pred koncem leta 2025.

Francoski organi so poudarili, da so potrebni dodatni ukrepi (na primer regulativni ukrepi za znižanje stroškov priključitve ali v nekaterih primerih za omogočanje uvedbe obveznosti uporabe električne energije z obale ter drugi pravni instrumenti za nadaljnje in tesnejše vključevanje javnega in zasebnega sektorja), medtem ko so nekateri regulativni ukrepi že sprejeti. Cilj teh ukrepov je med drugim izboljšati okvirne pogoje za uporabo električne energije z obale v pristaniščih.

Pravila o državni pomoči

Znižana davčna stopnja v višini 0,50 EUR/MWh, ki jo predvidevajo francoski organi, je enaka najnižji ravni obdavčitve za električno energijo za poslovno uporabo v skladu s členom 10 Direktive 2003/96/ES. Zdi se, da je ukrep v skladu s členom 44 Uredbe Komisije št. 651/2014/EU, v katerem so določeni pogoji, pod katerimi se pomoč v obliki znižanja okoljskih davkov v skladu z Direktivo 2003/96/ES lahko izvzame iz obveznosti priglasitve državne pomoči. Vendar v tej fazi ni mogoče ugotoviti, ali so izpolnjeni vsi pogoji iz te uredbe in ali predlog izvedbenega sklepa Sveta ne vpliva na obveznost države članice, da zagotovi skladnost s pravili o državni pomoči, zlasti s tistimi iz Uredbe Komisije št. 651/2014/EU, če gre za izvzeto pomoč.

• Skladnost z drugimi politikami Unije

Okoljska politika in politika podnebnih sprememb

Zahtevani ukrep se nanaša predvsem na okoljsko politiko in politiko podnebnih sprememb EU. Ker bo ukrep prispeval k zmanjšanju uporabe bunker goriv na krovu plovil v pristaniščih, bo dejansko prispeval k cilju izboljšanja kakovosti zraka v lokalnem okolju in zmanjšanja hrupa. Direktiva 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka¹⁰ državam članicam nalaga, da zagotovijo, da vrednosti nekaterih onesnaževal zraka ostanejo pod mejnimi vrednostmi, ciljnim vrednostmi in drugimi standardi kakovosti zraka, določenimi v Direktivi. Zaradi te obveznosti morajo države članice po potrebi poiskati rešitve za težave, kot so emisije ladij med privezom v pristaniščih, pri čemer je možno, da se bo uporaba električne energije z obale v pristaniščih s temi težavami spodbujala kot del skupne strategije za kakovost zraka. Uporaba električne energije z obale se spodbuja tudi v skladu z Direktivo (EU) 2016/802¹¹, ki ureja vsebnost žvepla v gorivih za plovila.

Po mnenju francoskih organov bo ukrep verjetno privedel tudi do splošnega zmanjšanja onesnaževanja, kar se ocenjuje na podlagi dejanske porabe električne energije z obale v letu 2019.

V pomorskem prometu je bila ta poraba približno 10 400 MWh; enakovredna poraba težkega kurilnega olja bi na podlagi razpoložljivih podatkov povzročila:

- 4 472 kg_{SO_x} emisij SO_x,

¹⁰ Direktiva 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, str. 1).

¹¹ Direktiva (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva (UL L 132, 21.5.2016, str. 58).

- 135 200 kg_{NOx} emisij NO_x,
- 5 919 kg_{PM2.5} delcev.

Kar zadeva emisije toplogrednih plinov, bi z enakovredno porabo težkega kurilnega olja prišlo do 3 369 600 kg izpustov CO₂.

Kar zadeva promet po celinskih plovni poteh, pri katerem je poraba električne energije z obale znašala 1 800 MWh, bi enakovredna poraba dizelskega goriva za necestna vozila povzročila naslednje emisije onesnaževal:

- 155,56 kg SO_x,
- 1 101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg drobnih delcev (vključno s 553,71 kg PM2.5 emisij).

Kar zadeva toplogredne pline, bi enakovredna poraba dizelskega goriva povzročila 553 780 kg CO₂.

Po drugi strani je Francija v zvezi z električno energijo iz omrežij na kopnem in ocenjenim vplivom obnovljivih virov energije poudarila, da se je v nacionalni mešanici virov energije delež energije iz obnovljivih virov v zadnjih desetih letih povečal za približno 4 točke, s 6,6 % leta 2007 na 10,7 % leta 2017. Energija iz obnovljivih virov je bila torej za jedrsko energijo (40,0 %), naftnimi proizvodi (28,9 %) in plinom (15,7 %) četrti vir primarne energije v letu 2017. Ne glede na ta trend pa se primarna poraba energije iz obnovljivih virov med posameznimi leti razlikuje in je odvisna od različnih dejavnikov¹².

Energetska politika

Ukrep je v skladu z Direktivo 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹³, ki obravnava vprašanje namestitve naprav za oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih, v katerih obstaja povpraševanje po takih napravah in stroški niso nesorazmerni s koristmi, vključno z okoljskimi koristmi. Ukrep se priznava tudi kot cilj skupnega interesa, da se dodeli državna pomoč v skladu s členom 107(1) PDEU¹⁴.

Pri tem je treba opozoriti, da je pomemben razlog za neugoden konkurenčni položaj električne energije z obale dejstvo, da za alternativno možnost, t.j. električno energijo, ki je proizvedena na krovu plovil v morskih pristaniščih, trenutno velja popolna oprostitve čistega davka: iz obdavčitve ni izvzeto le bunker gorivo, porabljen 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). Slednjo izjemo bi bilo kot tako morda težko uskladiti z okoljskimi cilji Unije, vendar pa upošteva izvedljivost. Obdavčitev električne energije, proizvedene na krovu, bi namreč od lastnika ladje – ki ima pogosto sedež v tretji državi – ali upravljavca zahtevala izjavo o količini porabljene električne energije. V izjavi bi moral biti opredeljen tudi delež električne energije, porabljen v teritorialnih vodah države članice, v kateri je treba plačati davek. Priprava take

¹² Poleg tega je zmanjšanje emisij CO₂ v zvezi z zgoraj navedeno uporabo UZP za proizvodnjo in dobavo električne energije z obale ocenjeno na 22 % (v primerjavi z uporabo goriva, ki se uporablja za plovbo).

¹³ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

¹⁴ C(2014) 2231 final z dne 9. aprila 2014.

izjave za teritorialne vode vsake države članice, na katero se izjava nanaša, bi za lastnike ladij pomenila veliko administrativno breme. Podoben razmislek velja za plovbo po celinskih plovnihi poteh in neobvezno davčno obravnavo iz člena 15(1)(f) Direktive (ki jo Francija dejansko izvaja). V teh razmerah je lahko upravičeno, da se uporaba električne energije z obale, ki pomeni možnost manjšega onesnaževanja, ne postavlja v slabši položaj in da se Franciji dovoli uporaba znižane stopnje obdavčitve.

Prometna politika

Ukrep je v skladu s Priporočilom Komisije 2006/339/ES o spodbujanju uporabe električne energije z obrežja pri ladjah med privezom v pristaniščih Unije¹⁵ ter Sporočilom Komisije „Strateški cilji in priporočila za pomorsko prometno politiko EU“¹⁶.

Notranji trg in poštena konkurenca

Z vidika notranjega trga in poštene konkurence ukrep zgolj zmanjšuje obstoječe davčno izkrivljanje med konkurenčnima viroma električne energije za ladje med privezom, tj. med proizvodnjo električne energije na krovu in električno energijo z obale, ki ga je povzročila oprostitve davka za bunker goriva.

V zvezi s konkurenco med upravljavci plovil je treba najprej omeniti, da za zdaj le malo plovil uporablja električno energijo z obale na tržni podlagi. Precejšnje izkrivljanje konkurence bi lahko nastalo samo med plovili, ki bi uživala ugodnosti zahtevanega ukrepa na podlagi preusmeritve na električno energijo z obale, in plovili, ki bi še naprej uporabljala proizvodnjo na krovu. Čeprav na natančne napovedi stroškov odločilno vplivajo spremembe cen nafte in jih je zato zelo težko pripraviti, pa najnovejše razpoložljive ocene kažejo, da na splošno celo popolna oprostitve davka v večini primerov ne bi znižala operativnih stroškov električne energije z obale pod raven stroškov proizvodnje električne energije na krovu¹⁷ in zato v nobenem primeru ne bi pomenila znatne konkurenčne prednosti za upravljavce plovil, ki uporabljajo električno energijo z obale, v primerjavi z upravljavci, ki uporabljajo proizvodnjo na krovu. V tem primeru je precejšnje izkrivljanje, kakršno je omenjeno zgoraj, še manj verjetno, saj bo Francija spoštovala najnižjo raven obdavčitve električne energije za poslovno uporabo, predpisano z Direktivo 2003/96/ES.

Poleg tega, kot je bilo že navedeno, upravljavci ladij, ki prejmejo električno energijo z obale, obdavčeno po najnižji ravni, kakor jo določa Direktiva 2003/96/ES, načeloma 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 francoskih organov nadomestitev lastne proizvodnje na krovu z električno energijo z obale, obdavčeno po najnižji veljavni ravni, ne bo privedla do bistvene skupne stroškovne prednosti¹⁸.

¹⁵ 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).

¹⁶ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Strateški cilji in priporočila za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018, COM(2009) 8 final z dne 21. januarja 2009.

¹⁷ 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 obale, 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).

¹⁸ Kar zadeva primerjavo stroškov, je po mnenju francoskih organov nakupna cena električne energije, ki se dobavlja prek terminalov za električno energijo z obale, okoli 0,10 EUR/kWh; za promet po

Poleg tega bo dostop do električne energije z obale na voljo za zadevne ladje, ne glede na njihovo zastavo, ne da bi to povzročilo ugodnejše davčno obravnavanje nacionalnih gospodarskih subjektov v primerjavi z njihovimi konkurenti iz drugih držav članic EU.

Glede konkurence med pristanišči se lahko pričakuje, da bo morebitni vpliv na trgovino med državami članicami, ki bi lahko nastal, če bi plovila spremenila smer zaradi možnosti uporabe električne energije z obale po znižani davčni stopnji, zanemarljiv. V razmerah, ko ni verjetno, da bi, kakor je navedeno zgoraj, uporaba električne energije z obale kljub znižanemu davku postala gospodarnejša od proizvodnje električne energije na krovu, vsaj ne na kratki rok, tudi ni verjetno, da bi znižan davek za električno energijo z obale pomembno izkrivljal konkurenco med pristanišči, ker bi spodbujal plovila k spremembi poti zaradi te možnosti. Francoski organi trdijo, da na izbiro pristanišč vplivajo drugi dejavniki (kot je namembni kraj tovara), tako da zgolj razpoložljivost električne energije z obale po znižani davčni stopnji ni odločilna.

Zaradi časovnega okvira, za katerega se predlaga dovoljenje za uporabo znižane davčne stopnje, razen v primeru bistvenih sprememb sedanjega okvira in razmer, ni verjetno, da se bo analiza iz prejšnjih odstavkov spremenila pred datumom izteka tega ukrepa.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Člen 19 Direktive Sveta 2003/96/ES.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

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

Vendar ima Svet v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES v okviru sekundarne zakonodaje izključno pristojnost, da državam članicam dovoli uporabo nadaljnjih izjem ali znižanj v smislu navedene določbe. Zato države članice ne morejo prevzeti te naloge Sveta. Posledično se načelo subsidiarnosti za ta izvedbeni sklep ne uporablja. Vsekakor pa tega dokumenta v skladu s Protokolom št. 2 k Pogodbama ni treba posredovati nacionalnim parlamentom za preverjanje skladnosti z načelom subsidiarnosti, saj ne gre za osnutek zakonodajnega akta.

• Sorazmernost

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti. Znižanje davkov ne presega tega, kar je potrebno za doseganje zadevnega cilja.

• Izbira instrumenta

Predlagani instrument je izvedbeni sklep Sveta. Člen 19 Direktive 2003/96/ES določa le to vrsto ukrepa.

celinskih plovnih poteh pa znaša nacionalna tarifa, ki jo uporablja VNF („Voies navigables de France“) in nekatera druga pristanišča za uporabo terminalov, 0,20 EUR/kWh (vključno z nakupno ceno električne energije). Po drugi strani pa najnižji stroški kWh za dizelsko gorivo znašajo približno 0,2192 EUR (celinska plovna pot), za težko kurilno olje pa približno 0,0953 EUR (pomorski promet).

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

Za ta ukrep ni potrebna ocena obstoječe zakonodaje.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

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

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Strokovno mnenje ni bilo potrebno.

- **Ocena učinka**

Ta predlog se nanaša na dovoljenje posamezni državi članici na njeno zahtevo in ne zahteva ocene učinka.

Informacije, ki jih je predložila Francija, kažejo na to, da bo ukrep imel omejen učinek na davčne prihodke (kot je omenjeno zgoraj, se dejanska izguba za prihodnje obdobje ocenjuje na približno 300 000 EUR), davčna stopnja za električno energijo z obale pa bo še vedno nad najnižjo ravno obdavčitve, ki jo določa Direktiva 2003/96/ES. Francija pričakuje, da bo ukrep imel pozitiven učinek na doseganje njenih okoljskih ciljev in zlasti na zmanjšanje emisij (ocena je navedena zgoraj), izboljšanje kakovosti zraka v lokalnem okolju ter zmanjšanje hrupa v pristaniških mestih.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Ukrep ne predvideva poenostavitve. Je rezultat zahtevka Francije in zadeva le to državo članico.

- **Temeljne pravice**

Ukrep ne vpliva na temeljne pravice.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

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

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Načrt za izvedbo ni potreben. Ta predlog se nanaša na dovoljenje za znižanje davka za eno samo državo članico na njeno lastno zahtevo. Določeno je za omejeno obdobje do 31. decembra 2025. Uporabljena davčna stopnja bo enaka najnižji ravni obdavčitve, določeni v direktivi o obdavčitvi energije. Ukrep je mogoče oceniti v primeru prošnje za podaljšanje po preteku obdobja veljavnosti.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Za predlog niso potrebni obrazložitveni dokumenti o prenosu.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 določa, da bo Franciji dovoljeno uporabljati znižano stopnjo obdavčitve za električno energijo, ki se neposredno dobavlja plovilom, zasidranim v francoskih pristaniščih (v nadaljnjem besedilu: električna energija z obale), razen za plovila za zasebne namene. Davčna stopnja ne sme biti manjša od 0,50 EUR/MWh, kar je najnižja raven obdavčitve električne energije za poslovno uporabo, ki jo določa Direktiva. Za plovila za zasebne namene, kot so opredeljena v drugem pododstavku člena 14(1)(c) Direktive 2003/96/ES, ne bo mogoče dobavljati električne energije po znižani stopnji.

Člen 2 določa, da se zahtevano dovoljenje odobri z učinkom od 1. januarja 2020 do 31. decembra 2025, kot je zahtevala Francija, v okviru najdaljšega obdobja 6 let, ki ga dovoljuje Direktiva.

Predlog

IZVEDBENI SKLEP SVETA

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

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 energije¹ in zlasti člena 19 Direktive,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Francija je z dopisom z dne 7. avgusta 2019 zaprosila za odobritev uporabe znižane stopnje obdavčitve za električno energijo, ki se neposredno zagotavlja pomorskim plovilom in plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh, zasidranim v pristaniščih (v nadaljnjem besedilu: električna energija z obale), v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES. Francoski organi so 4. marca 2020 in 30. aprila 2020 predložili dodatne informacije in pojasnila.
- (2) Z nameravano uporabo znižane davčne stopnje si Francija prizadeva dodatno spodbujati uvedbo in uporabo električne energije z obale. Uporaba te električne energije velja za okoljsko manj škodljiv način zadovoljevanja potreb ladij po električni energiji med privezom v pristaniščih v primerjavi z uporabo bunker goriv na teh plovilih.
- (3) Ker uporaba električne energije z obale preprečuje emisije onesnaževal zraka, ki izvirajo iz uporabe bunker goriv na plovilih med privezom, prispeva k izboljšanju kakovosti zraka v lokalnem okolju pristaniških mest ter zmanjšanju hrupa. Zaradi posebnih strukturnih razmer v proizvodnji električne energije v Franciji, se zlasti pričakuje, da se bodo zaradi uporabe električne energije z obale namesto električne energije, proizvedene z uporabo bunker goriv, zmanjšale emisije CO₂, druga onesnaževala zraka in hrup. Zato se predvideva, da bo ukrep prispeval k doseganju ciljev politike Unije na področju okolja, zdravja in podnebja.
- (4) Dovoljenje Franciji za uporabo znižane stopnje obdavčitve električne energije z obale ne presega obsega, potrebnega za doseganje povečane uporabe takšne električne energije, saj 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.

¹ UL L 283, 31.10.2003, str. 51.

- (5) V skladu s členom 19(2) Direktive 2003/96/ES je vsako dovoljenje, odobreno na podlagi navedene določbe, strogo časovno omejeno. Da bi se zagotovilo, da je obdobje veljavnosti dovoljenja dovolj dolgo, da zadevnih gospodarskih subjektov ne odvrne od potrebnih naložb, je ustrezno, da se dovoljenje odobri od 1. januarja 2020 do 31. decembra 2025. Vendar bi se moralo dovoljenje prenehati uporabljati od datuma začetka uporabe kakršnih koli splošnih določb o davčnih ugodnostih za električno energijo z obale, ki jih sprejme Svet na podlagi člena 113 ali katere koli druge ustrezne določbe Pogodbe o delovanju Evropske unije, če bi se take določbe začele uporabljati pred 31. decembrom 2025.
- (6) Da bi se pristaniščem in upravljavcem ladij ter distributerjem in redistributerjem električne energije omogočilo nadaljnje spodbujanje uporabe električne energije z obale, bi bilo treba zagotoviti, da lahko Francija z učinkom od 1. januarja 2020 uporablja zahtevano znižanje davka.
- (7) Ta sklep ne posega v uporabo pravil Unije o državni pomoči –
- SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Franciji se dovoli uporaba znižane stopnje obdavčitve električne energije, ki se neposredno zagotavlja plovilom med privezom v pristanišču (v nadaljnjem besedilu: električna energija z obale), razen za plovila za zasebne namene, pod pogojem, da se upoštevajo najnižje ravni obdavčitve iz člena 10 Direktive 2003/96/ES.

Člen 2

Ta sklep se uporablja od 1. januarja 2020 do 31. decembra 2025.

Če Svet na podlagi člena 113 ali katere koli druge ustrezne določbe Pogodbe o delovanju Evropske unije zagotovi splošne predpise o davčnih ugodnostih za električno energijo z obale, se ta sklep preneha uporabljati na dan začetka uporabe navedenih splošnih predpisov.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju,

Za Svet
Predsednik