

**BG**

**BG**

**BG**



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 13.4.2011  
SEC(2011) 410 окончателен

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**

**ОБОБЩЕНИЕ НА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

**Придружителен документ към**

**Предложение за**

**ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА**

**за изменение на Директива 2003/96/ЕО относно преструктурирането на правната  
рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и  
електроенергията**

{COM(2011) 169 окончателен}  
{SEC(2011) 409 окончателен}

## 1. ФОРМУЛИРАНЕ НА ПРОБЛЕМА

Службите на Комисията направиха оценка на въздействието, за да разгледат въздействието на възможните варианти за преразглеждане на директивата за енергийното данъчно облагане<sup>1</sup> (наричана по-долу „ДЕДО“ или „Директивата“).

ЕС си е поставил редица трудно постижими и правно обвързващи цели в областта на енергетиката и изменението на климата. Действащата директива не съответства на тази политическа рамка и съдържа някои недостатъци от гледна точка на функционирането на вътрешния пазар. По-специално следва да се разгледат на следните въпроси:

1) Действащите минимални ставки са дефинирани спрямо количеството на консумираните енергийни продукти. Те не отразяват енергийното съдържание или емисиите на CO<sub>2</sub> на енергийните продукти, което води до неефективно енергопотребление и нарушения на вътрешния пазар. Ставките създават също така стимули, които влизат в противоречие с целите на ЕС в областта на енергетиката и изменението на климата, например те насърчават използването на въглища (с по-ниска данъчна ставка), които са продуктът с най-големи специфични емисии на CO<sub>2</sub>. По отношение на моторните горива, по-ниските минимални ставки за дизеловото гориво още повече засилват естественото предимство на дизеловото гориво пред бензина, дължащо се на по-високото му енергийно съдържание. Действащите минимални ставки се отразяват отрицателно и на възобновяемите енергийни източници, които по принцип се облагат по ставката на заменяните от тях конвенционални горива, въпреки че енергийното им съдържание е по-ниско (например на етанола в сравнение с бензина и на биодизела в сравнение с газьола). Освен това, действащите минимални ставки не създават равностойни условия за корпоративните потребители, защото на практика някои стопански оператори могат да са облагодетелствани в сравнение с други — в зависимост от вида на енергоносителя, който използват.

2) Липсва координация между ДЕДО и Директивата за СТЕ на ЕС (системата за търговия с емисии)<sup>2</sup>. Целта както на СТЕ на ЕС, така и на данъка, обвързан с емисиите на CO<sub>2</sub>, който държавите-членки могат да наложат въз основа на ДЕДО, е да позволи рентабилно намаляване на емисиите на парникови газове при определени дейности. Данъчното облагане, обвързано с емисиите на CO<sub>2</sub>, въз основа на ДЕДО, обаче се прилага от държавите-членки некоординирано. Затова е необходимо по-добро ръководство и по-ясни правила в ДЕДО. По-принцип в обхвата на ДЕДО се включват всички енергийни продукти и електроенергията, използвани за производство на топлинна енергия и за задвижване на двигатели. Директивата за СТЕ на ЕС се прилага за емисиите на парникови газове от големи енергийни и промишлени инсталации. Някои оператори, които консумират енергия, попадат в обхвата и на двата инструмента (напр. фабрики за хартия), докато други са извън обхвата и на двете регулаторни рамки (например малки инсталации, използващи енергия в някои промишлени процеси). И

---

<sup>1</sup> Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 година относно реструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51).

<sup>2</sup> Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 година за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32—46).

двете ситуации могат да доведат до загуби от гледна точка на икономическата ефективност и до нарушения на вътрешния пазар. При все, че комбинираното прилагане на данъчното облагане и на Директивата за СТЕ на ЕС представлява силен стимул за намаляване на емисиите, възможно е в обектите, където действа подобен стимул, намалението на емисиите да не е най-евтиното. Това противоречи на самата логика на СТЕ на ЕС и нарушава функционирането ѝ.

3) ДЕДО съдържа две разпоредби, които позволяват специално третиране на някои потребители на енергия, които трябва да бъдат преразгледани от Съвета въз основа на предложението на Комисията. В съответствие с член 9, параграф 2 от СТЕ на ЕС три държави-членки (Белгия, Люксембург и Дания) имат право да прилагат равнища на облагане за газьола за отопление, които са под минималните равнища на облагане. В съответствие с член 15, параграф 3 от СТЕ държавите-членки могат да прилагат данъчни ставки близки до нулевите за енергийни продукти и електроенергия, използвани при селскостопански, градинарски и рибовъдни дейности и в горското стопанство. Това е единствената разпоредба в СТЕ, която позволява на някои корпоративни потребители да ползват безусловни намаления/освобождавания под минималните равнища на ЕС.

## **2. ОПРАВДАНО ЛИ Е ДЕЙСТВИЕ НА РАВНИЩЕТО НА ЕС ВЪЗ ОСНОВА НА ПРИНЦИПА НА СУБСИДИАРНОСТ?**

Установените проблеми могат да бъдат решени единствено посредством преразглеждане на ДЕДО. По силата на действащата ДЕДО държавите-членки могат да увеличават ставките на своите енергийни данъци или да въвеждат обвързани с емисиите на CO<sub>2</sub> данъци. Такива национални подходи обаче могат да нарушат функционирането на вътрешния пазар, поради нехармонизираната структура и нехармонизираното равнище на националните данъци:

- (1) Действащите минимални ставки ограничават степента на амбициозност, която държавите-членки могат да преследват с енергийните данъци, по-специално с данъците върху енергопотреблението за стопански цели, където енергийното данъчно облагане се отразява директно на конкурентоспособността на дружествата.
- (2) Данъците, обвързани с емисиите на CO<sub>2</sub>, въведени в рамките на действащата ДЕДО, не представляват адекватна мярка по отношение на емисиите в секторите извън обхвата на СТЕ, тъй като голяма част от енергопотреблението остава незасегнато от тези данъци, обвързани с емисиите на CO<sub>2</sub>. Освен това, при енергопотреблението, попадащо в обхвата на ДЕДО, е трудно да се прилага данък, обвързан с емисиите на CO<sub>2</sub>, единствено по отношение на инсталациите извън обхвата на СТЕ.
- (3) От теоретична гледна точка са възможни няколко различни начина за въвеждане на обвързан с емисиите на CO<sub>2</sub> данък и липсата на правна рамка на равнището на ЕС открива възможности за решения на национално равнище, които могат да доведат до нарушения на вътрешния пазар и/или до двойно данъчно облагане.

### 3. ОСНОВНИ ЦЕЛИ НА ПОЛИТИКАТА

Основна цел на преразглеждането на ДЕДО е директивата да бъде приведена в по-близко съответствие с целите на политиката на ЕС в областта на енергетиката и изменението на климата, по-специално да се намалят емисиите на CO<sub>2</sub> в секторите извън обхвата на СТЕ, да се избегне отрицателно взаимно въздействие със СТЕ на ЕС, да се улеснят енергийните спестявания и увеличеното ползване на възобновяеми енергийни източници и да се създадат условия за генериране на приходи по начин, който не води до нарушения на пазара. Като цяло преразглеждането следва да подобри структурата на действащата директива, така че да предостави възможност на държавите-членки да използват енергийното данъчно облагане по-ефективно за екологични и други цели на политиката, и да подобри функционирането на вътрешния пазар.

Целите на преразглеждането на ДЕДО могат да бъдат определени по-подробно както следва:

- (1) Да се осигури последователно третиране на енергоносителите в ДЕДО и следователно да се създадат наистина равноправни условия за потребителите на енергия, независимо от вида на използвания енергиен източник.
- (2) Да се осигури адаптирана рамка за данъчното облагане на възобновяемите енергийни източници
- (3) Да се осигури рамка за прилагането на данъчно облагане, обвързано с емисиите на CO<sub>2</sub> в области, в които СТЕ на ЕС не се прилага, без да се получава дублиране на тези два инструмента, което би довело до загуби от гледна точка на икономическата ефективност.

### 4. ВАРИАНТИ НА ПОЛИТИКАТА

За да се определи най-добрият възможен начин за постигане на различните цели на политиката, няколко варианта бяха разгледани и сравнени със сценария на базовата линия (= без промени в действащата ДЕДО освен постепенното изтичане на оставащите преходни периоди). Варианти 1 и 2 се състоят в преразглеждане на минималните ставки на различните енергоносители по последователен начин, който се основава съответно на енергийното съдържание на продуктите и на емисиите на CO<sub>2</sub>. Варианти 3А и 3Б предлагат преразглеждане на структурата на Директивата посредством разделяне на съществуващите минимални ставки за данъчно облагане на две части (отнесени спрямо емисиите на CO<sub>2</sub> и спрямо енергийното съдържание), отразяващи различните екологични цели, които се преследват с енергийните данъци — от една страна — енергийни спестявания, а от друга — намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> (като вариантът 3Б предвижда по-ниски минимални ставки за данъчното облагане, обвързано с емисиите на CO<sub>2</sub>). Вариант 4 предвижда въвеждането на допълнителен единен данък, обвързан с емисиите на CO<sub>2</sub>, който се добавя към данъците, начислявани понастоящем по силата на ДЕДО в допълнение към Европейската схема за търговия с емисии (вариант 4 на политиката). Двама специфични за транспорта варианти за политика (вариант 5 и вариант 6) моделират въздействието върху съотношението между използваните горива (т.е. върху горивния микс), като привеждат ставките на бензина и дизеловото гориво в съответствие с енергийното съдържание на продуктите и на емисиите на CO<sub>2</sub>. За разлика от вариант 5, вариант 6 изисква държавите-членки да

спазват в своите национални данъчни ставки съотношението, съществуващо между минималните ставки.

За да се определи въздействието на различните варианти на политиката, трябва да се направят някои допускания по отношение на равнищата на облагането. При моделирането, за тази част от данъчното облагане, която е обвързана с емисиите на CO<sub>2</sub>, бяха използвани няколко цени на емисиите на CO<sub>2</sub>, които обхващат съответния прогнозен ценови интервал в рамките и извън рамките на СТЕ (10, 20 и 30 EUR/t). Тази част от данъчното облагане, която се основава на енергийното съдържание на продуктите, бе моделирана на база на действащите ставки на някои продукти за отопление, а за моторните горива — на ставките, предвидени в предложението относно дизеловите горива за стопански цели<sup>3</sup>. Получените ставки, използвани за моделирането на варианти 1—6, изразени в единиците, използвани в ДЕДО, са показани в следващата таблица:

**Таблица 1: Минимални данъчни ставки, използвани за моделиране на варианти 1—6 (ставки на 1.1.2013 г.), изразени в единиците, използвани в действащата ДЕДО**

Енергиен продукт	Единица	Минимал на ставка съгласно ДЕДО	Предложен ието относно дизеловите горива	Вариант						
				1	2	3А	3Б	4	5	6
<i>Потребление на моторно гориво</i>										
Бензин	€/1000 l	359	380	380	380	380	380	380	380	380
Газьол	€/1000 l	330	380	380	380	380	380	380	438	438
Керосин	€/1000 l	330	330	330	330	330	330	330	409	409
Втечен нефтен газ (LPG)	€/1 000 kg	125	125	125	125	125	125	125	528	528
	€/GJ	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	не се прилага	не се прилага
<i>Природен газ</i>										
<i>За отопление (за нестопански цели)</i>										
	€/1000 l	21	21	22,2	54,9	66	38,6	60,3	не се прилага	не се прилага
Газьол										
	€/1 000 kg	15	15	24,0	61,8	73,8	42,9	68,0	не се прилага	не се прилага
Мазут										
	€/1000 l	0	0	20,9	50	59,0	34,7	55,0	не се прилага	не се прилага
Керосин										
Втечен нефтен газ (LPG)	€/1 000 kg	0	0	27,6	58,0	71,2	42,5	63,8	не се	не се

<sup>3</sup> COM(2007) 52.

									при лаг а	пр ила га
Природен газ	€/GJ	0,3	0,3	0,6	1,1	1,4	0,9	1,2	не се при лаг а	не се при лаг а
Въглища	€/GJ	0,3	0,3	0,6	1,9	2,2	1,3	2,1	не се при лаг а	не се при лаг а
Електроенергия	€/MWh	1,0	1,0	2,16	0	1,0	1,0	0	не се при лаг а	не се при лаг а
<i>За отопление (за стопански цели)</i>										
Газьол	€/1000 l	21	21	22,2	54,9	60,4	33	60,3	не се при лаг а	не се при лаг а
Мазут	€/1 000 kg	15	15	24	61,8	67,8	36,9	68,0	не се при лаг а	не се при лаг а
Керосин	€/1000 l	0	0	20,9	50	55,2	30,2	55,0	не се при лаг а	не се при лаг а
Втечен нефтен газ (LPG)	€/1 000 kg	0	0	27,6	58	64,9	35,9	63,8	не се при лаг а	не се при лаг а
Природен газ	€/GJ	0,15	0,15	0,6	1,1	1,3	0,7	1,2	не се при лаг а	не се при лаг а
Въглища	€/GJ	0,15	0,15	0,6	1,9	2	1,1	2,1	не се при лаг а	не се при лаг а
Електроенергия	€/MWh	0,5	0,5	2,16	0	0,5	0,5	0	не се при лаг а	не се при лаг а

Освен това бяха набелязани два допълнителни варианта на политиката в съответствие с клаузите за преразглеждане, които се съдържат в член 9, параграф 2 и член 15, параграф 3 от Директивата. И накрая бяха разгледани няколко варианта за

предоставяне на специално третиране на сектори, за които се смята, че са изложени на значителен риск от изместване на въглеродни емисии.

## 5. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА

Оценката се основава на широкия принос на различни заинтересовани лица (държави-членки, предприятия, други служби на Комисията). Освен това, Комисията направи качествен и количествен анализ, използвайки резултатите от три модела, за да направи оценка на въздействието (E3ME, TREMOVE и QUESTIII).

По принцип една по-ефикасна данъчна структура сама по себе си би осигурила по-добри и по-последователни ценови сигнали и по-ефективно използване на енергийното данъчно облагане както за екологични, така и за фискални цели. Настоящата оценка на въздействието показва, че разходите за реструктуриране на съществуващата данъчна система сега биха били много ниски или дори отрицателни. Що се отнася до административните разходи, използването на действащата акцизна система за целите на данъчното облагане, обвързано с емисиите на CO<sub>2</sub>, позволява въвеждането на нов елемент при енергийното данъчно облагане, без каквито и да било допълнителни разходи и без нова административна тежест за дружествата и за данъчните администрации.

Макроикономическото въздействие на всички варианти на политиката зависи предимно от това, по какъв начин държавите-членки използват допълнителните приходи. Ако допълнителните приходи се използват за намаляване на разходите за работна сила, влиянието върху БВП и заетостта е винаги положително, макар и ограничено по размер. Тъй като мащабът на влиянието зависи от размера на генерираните допълнителни приходи, до най-голямо влияние води вариант 4. Промяната в БВП остава все пак под 1/3 процентен пункт, докато броят на създадените допълнителни работни места би достигнал близо 1 милион в периода до 2030 г. Влиянието на другите варианти на политиката ще остане значително по-малко. Тези тенденции бяха потвърдени с допълнително моделиране, осъществено въз основа на актуализирани предвиждания относно базовата линия, които отчитат влиянието на финансовата и икономическа криза. Използването на приходите за еднократни плащания на домакинства или използването на допълнителни приходи за данъчна консолидация не генерира положителен БВП и не оказва положително влияние върху заетостта.

Установи се, че равнището на допълнителните приходи за държавите-членки при различните варианти на политика (независимо от това за какво се използват) зависи до голяма степен от това как държавите-членки ще прилагат новата структура и до каква степен ще използват възможността за предоставяне на освобождавания и на намаления. Допълнителен данък, обвързан с емисиите на CO<sub>2</sub>, от 20 EUR/t върху всички емисии на CO<sub>2</sub> в секторите извън обхвата на СТЕ, има бюджетен потенциал от около 40 милиарда EUR през 2020 г. за ЕС-27.

Най-релевантният екологичен фактор, на който се въздейства с данъчното облагане, са емисиите на CO<sub>2</sub>. При всичките варианти общите емисии на CO<sub>2</sub> ще намалееят, като при вариант 4 това намаление достига около 2 %. Това представлява около 37 % (или 92 милиона t CO<sub>2</sub>) от усилието за намаление, необходимо в секторите, които са извън СТЕ, в сравнение с емисиите по базовата линия, коригирана наскоро към занижаване. По същия начин всички варианти ще способстват в различна степен за по-благоприятна



данъчна среда за разгръщане на възобновяемите енергийни източници и по-специално на биогоривата.

Общо взето, не се очаква преразглеждането на ДЕДО да доведе до отрицателно влияние върху доходите, но въздействието върху разпределението на доходите е различно в зависимост от избрания метод на използване на приходите. Въпреки че използването на приходи за намаляване на данъчната тежест върху работната сила води до най-добри общи резултати за доходите на домакинствата, то ще бъде по-благоприятно за домакинствата с по-високи доходи отколкото за домакинствата с по-ниски доходи. С използването на допълнителните приходи за предоставяне на еднократни суми се избягва регресивно влияние върху разпределението, въпреки това по себестойност се наблюдава слабо общо намаление на дохода. Успоредното увеличение на транспортните разходи смекчава регресивното влияние върху разпределението на увеличенията на разходите за отопление.

Като цяло, секторните влияния не създават опасения от отрицателно въздействие върху конкурентоспособността при нито един от вариантите на политика, въпреки че въздействието не е еднакво разпределено между производствените сектори. При допускане, че допълнителните приходи от данъчното облагане ще се използват в полза на работната ръка, равнищата на заетост са по-високи или постоянни във всички сектори и само при няколко от тях се наблюдават малки загуби в производството.

Следва да се отбележи, че в автомобилната промишленост задължителното актуализиране на националните ставки за моторни горива в съответствие с вариант 6, като се допуска, че държавите-членки ще запазят непроменени ставките си за бензина и ще увеличат единствено ставките за дизеловото гориво, само ще забави растежа на продажбите на дизелови автомобили (към 2020 г. продажбите ще са по-малки с 11,7 % в сравнение с базовата линия, което все пак представлява увеличение от 9 % на продажбите на дизелови автомобили в абсолютни цифри).

С вариант 6 се премахва ценовото предимство за дизеловото гориво както при минималните равнища на ЕС, така и при националните ставки, което ще възстанови баланса във връзка с търсенето и предлагането на бензин и дизелово гориво на пазара на горивата. Такова неутрално третиране на всички транспортни горива ще предостави неутрално по отношение на различните технологии предимство за всички енергийни източници, които не водят до емисии на CO<sub>2</sub> и ще насърчи по-високата енергийна ефективност.

## 6. СРАВНЕНИЕ НА ВАРИАНТИТЕ

Вариантите за политика бяха оценени въз основа на следните ключови критерии, които отразяват целите на политиката, описани в глава 3: вътрешен пазар и лоялна конкуренция, екологична ефективност (намаление на емисиите на CO<sub>2</sub>), отражение върху бюджета и справедливо третиране (за държавите-членки и потребителите на енергия). Резултатите са обобщени в таблица 2.

**Таблица 2: Сравнение на вариантите на политиката по избрани критерии за оценка**

Вариант на политиката	Вътрешен пазар и лоялна конкуренция	Екологична ефективност	Отражение върху бюджета	Справедливо третиране

Вариант 1	+	(+)	+	+
Вариант	-	+	-	-
Вариант	++	+	+	-
Вариант	+	(+)	(+)	++
Вариант	(+)	++	++	--
Вариант	++	+	+	+
Вариант	(-)	++	++	+

Бележка: Скобите означават, че е дадена само половин единица.

Всички варианти на политиката подобряват функционирането на вътрешния пазар, тъй като премахват дисбаланса между данъчното третиране на енергоносителите. Намалява и дисбалансът между държавите-членки, въпреки че това намаление е по-малко при вариант 3Б поради преходния период за девет държави-членки и при вариант 4, с който се въвежда допълнителен данък, който се добавя към съществуващите национални ставки. Равностойно третиране на дружествата, които извършват дейност в рамките на СТЕ и тези, които са в секторите извън обхвата на СТЕ, се постига най-добре посредством подвариантите на вариант 3, които частично намаляват данъчната тежест на дружествата, които извършват дейност в рамките на СТЕ, чрез въвеждане на допълнителен данъчен компонент, обвързан с емисиите на CO<sub>2</sub>, за всички инсталации, които не са в обхвата. Що се отнася до транспортните варианти, вариант 6 позволява по-добре да се постигне равностойно третиране на енергоносителите (бензин и дизелово гориво), но от друга страна може да доведе до малко по-големи различия в ставките между държавите-членки.

По отношение на екологичната ефективност, най-голямо намаление на емисии на CO<sub>2</sub> се постигат с вариант 4, с който се въвежда единен данък, обвързан с емисиите на CO<sub>2</sub> в целия ЕС. Що се отнася до емисиите от транспорта, моделирането TREMOVE показва, че вариант 6 на политиката ще се отрази не само върху съотношението между горивата, но и върху действителното потребление, водейки по този начин до общо намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, въпреки наличието на известна промяна в съотношението между търсенето на бензин и дизелово гориво в съответствие с целите на политиките на ЕС и със стратегията относно CO<sub>2</sub> и автомобилите.

Въпреки че отражението върху бюджета ще зависи много от националните данъчни политики и по тази причина е по-скоро трудно предсказуемо, при някои варианти на политиката вероятността да възникнат допълнителни приходи или бюджетни загуби е по-голяма, отколкото при други. Вариант 2 е най-слабият от гледна точка на отражението върху бюджета, тъй като ограничава данъчната основа, като включва в нея само фосилни горива, консумирани в секторите, които не са обхванати от СТЕ. Най-голямо е отражението върху бюджета на вариант 4, който въвежда допълнителен данък, обвързан с емисиите на CO<sub>2</sub>, за всички емисии извън обхвата на СТЕ. Прогнозира се, че допълнителен данък от 20 EUR/t CO<sub>2</sub> върху всички емисии в секторите извън обхвата на СТЕ, евентуално може да генерира около 40 милиарда EUR през 2020 г. за ЕС-27.

Справедливо третиране на държавите-членки ще бъде постигнато най-добре с вариант на политиката 3Б, с който се въвеждат преходни периоди, отразяващи солидарния подход на пакета в областта на енергетиката и изменението на климата. Третирането на потребителите на енергия може да стане значително по-справедливо, ако в обхвата на преразгледаната ДЕДО бъдат включени и потреблението за отопление и потреблението

на моторни горива, защото тази комбинация ограничава евентуалното отрицателно влияние върху разпределението.

### ***Допълнителни варианти на политика***

*Отмяна на специфичните за отделните държави минимални ставки за газол за отопление (член 9, параграф 2):* Съществуването на по-ниски минимални равнища за газол за отопление в Белгия, Люксембург и Дания създава необосновано предимство за корпоративните потребители от тези държави и създава възможност от нарушение на вътрешния пазар.

*Прилагането на намалените данъчни ставки към първичния сектор да се обвърже с екологични компоненти (член 15, параграф 3):* Член 15, параграф 3, предоставящ възможност за безусловно освобождаване, не съответства на целите на Директивата, свързани с хармонизирането на данъчните ставки и стимулите за енергийна ефективност и намаляване на емисиите. Освобождаванията и намаленията при обичайното данъчно облагане на енергопотреблението следва да се обвържат с фактори, водещи до повишена енергийна ефективност, като на държавите-членки все пак се оставя свобода на действие при отчитане на специфичните характеристики на сектора.

*Предоставяне на специалното третиране на сектори, за които се смята, че са изложени на значителен риск от изместване на въглеродни емисии;* За да се отрази подходът, възприет в рамките на СТЕ, трябваше да се разгледа потенциалният риск от изместване на въглеродни емисии за малките инсталации в секторите в обхвата на СТЕ, но изключени от прилагането на СТЕ. Изглежда това може да се постигне най-добре с данъчен кредит за тези малки инсталации, определен въз основа на енергопотреблението на дружеството през минал период, умножено с горивен показател, който отразява емисиите на CO<sub>2</sub> от съответно референтно гориво.

### ***Предпочетена комбинация от политики***

От анализа на различните варианти бе определен набор от предпочетени елементи, които взети заедно, дават най-добър резултат на база пълния набор от критерии. Смята се, че като цяло вариант 3 предлага най-добра структура като предлага две отделни минимални ставки, едната от които се основава на енергийното съдържание, а другата — на емисиите на CO<sub>2</sub>. Смята се, че комбинирането на малко по-амбициозните ставки на вариант 3А с преходните периоди на вариант 3Б е най-добрият начин за комбиниране на екологична ефективност на мярката с критерия за справедливо третиране. Това следва да се комбинира с вариант на политиката 6 за транспорта, който най-добре осигурява последователност при третирането на енергоносителите.

Следва пълният набор на предпочетени мерки на политиката:

- Структура и обичайно равнище на данъчно облагане на горива за отопление в съответствие с вариант на политиката 3А (20 EUR/t CO<sub>2</sub> (2013—2020 г.) и 30 EUR/t CO<sub>2</sub> (2021—2030 г.), (0,15 EUR/GJ използване за стопански цели и 0,3 EUR/GJ за нестопански цели).
- Преходният период за девет държави-членки за горива за отопление за въвеждане на данъчно облагане, обвързано с емисиите на CO<sub>2</sub> до 2020 г. в съответствие с вариант на политиката 3Б.

- Данъчното облагане на транспортни горива въз основа на вариант на политика за транспорта 6.
- Отмяна на специфичните за отделните държави минимални ставки за газбол за отопление в съответствие с член 9, параграф 2 от ДЕДО.
- Намаление на данъчното задължение, обвързано с емисии на CO<sub>2</sub> за малки инсталации от сектори, за които се смята че са изложени на значителен риск от изместване на въглеродни емисии въз основа на горивен показател.
- Прилагането на данъчни намаления за първичния сектор (член 15, параграф 3 от ДЕДО) се обвързва с екологични компенсации в опростен вид.
- Включване на биогоривата в списъка на енергийните продукти в ДЕДО.
- Индексация на минималните ставки въз основа на енергийното съдържание (в приложение 14 се обяснява по какъв начин това може да се осъществи на практика). За тази част от данъка, която е обвързана с емисиите на CO<sub>2</sub>, тя следва да приеме формата на периодично актуализиране на минималната ставка, с цел да се отчита промяната в пазарната цена в ЕС на квотите за емисии, въз основа на оценка в доклада на Комисията, който трябва да бъде представен в съответствие с член 29 от ДЕДО.

## 7. НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА

Наблюдението на данъчното облагане на потреблението на енергия се извършва поне веднъж годишно посредством събирането на информация от държавите-членки във връзка със заседанията на Комитета по акцизите. Освен това, два пъти годишно Генерална дирекция „Данъчно облагане и митнически съюз“ (ГД TAXUD) на Комисията актуализира информацията в базата данни за ставките на енергийните данъци, прилагани от държавите-членки (таблици за акцизите).

Освен това, член 29 от ДЕДО предвижда редовен преглед въз основа на доклад и, ако е целесъобразно — предложение от Комисията относно различните разпоредби на Директивата и минималните равнища на облагане. Този преглед отчита правилното функциониране на вътрешния пазар и по-широките цели на Договора. След преразглеждането на ДЕДО, този преглед ще трябва да обърне внимание по-специално на това, как държавите-членки са транспонирали и прилагат новата рамка за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията в националните си системи, как тази рамка им позволява да интегрират по-добре в националните си системи екологични съображения и съображения във връзка с енергийната ефективност и какво е икономическото въздействие, предвид начина, по който държавите-членки са използвали допълнителните приходи.