



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 28.8.2014 г.
COM(2014) 538 final

2014/0247 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЪВЕТА

за предоставяне на разрешение на Германия да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията, която се доставя пряко на плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка в пристанища, в съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията в Съюза се урежда с Директива 2003/96/ЕО на Съвета¹ (наричана по-долу „Директивата за данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията“ или „Директивата“).

Съгласно член 19, параграф 1 от Директивата в допълнение към разпоредбите, предвидени по-специално в членове 5, 15 и 17 от нея, Съветът, като действа единодушно по предложение на Комисията, може да даде разрешение на всяка държава членка да въведе допълнително освобождаване или намаление на нивото на данъчно облагане поради специфични съображения.

Целта на настоящото предложение е да се разреши на Германия да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията, която се доставя пряко на плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка в пристанища (наричана по-долу „наземно електроснабдяване“). С освобождаването се цели да се предостави икономически стимул за използването на наземно електроснабдяване с оглед намаляването на замърсяването на въздуха в пристанищните градове.

Предмет на искането и общ контекст

На 12 юли 2011 г. Съветът прие Решение за изпълнение 2011/445/ЕС на Съвета за предоставяне на разрешение на Германия да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията, която се доставя пряко на плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка в пристанища („наземно електроснабдяване“), в съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО². Срокът на действие на посоченото решение изтича на 16 юли 2014 г.

С писмо от 26 февруари 2014 г. германските органи отправиха искане за ново решение, с което на Германия да се предостави разрешение да продължи прилагането на намалената ставка. Германия поиска намалената ставка да бъде предоставена за срок от шест години.

Чрез поисканата мярка Германия желае да продължи да стимулира използването на наземно електроснабдяване, което се счита за по-малко замърсяваща алтернатива в сравнение с генерирането на електроенергия на борда на плавателните съдове при престоя им на котвена стоянка в пристанища. Ако срокът на мярката не бъде удължен, наземното електроснабдяване ще трябва да се облага с общата национална ставка за данъчно облагане на електроенергията, която е 20,50 евро/MWh.

От друга страна, съгласно разпоредбите на член 14, параграф 1, буква в) от Директивата за данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията държавите членки са задължени да освобождават от данъчно облагане енергийните продукти, използвани като гориво от корабите за корабоплаването във водите на ЕС. Това освобождаване се отнася и за енергийните продукти, използвани за електропроизводство на борда на корабите при престоя им на котвена стоянка в пристанища. Държавите членки могат също да освобождават от данъчно облагане енергийните продукти, използвани от корабите за корабоплаването по вътрешните

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

² ОВ L 191, 22.7.2011 г., стр. 22.

водни пътища в съответствие с член 15, параграф 1, буква е) от нея, така че да обхваща и производството на електроенергия на борда. По този начин в повечето случаи системата на данъчно облагане, която се основава на Директивата за данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията, не засяга разходите за генериране на електроенергия на борда на кораби на котвена стоянка в пристанище, въпреки че подобно производство би могло да има отрицателни последици за здравето и околната среда, тъй като води до влошаване на качеството на въздуха и увеличаване на нивата на шум в пристанищата.

Германия би искала да продължи прилагането на намалена ставка от 0,50 евро/MWh за наземното електроснабдяване, като по този начин спазва минималната ставка за данъчно облагане на електроенергията, предвидена в Директива 2003/96/ЕО. Намалената ставка за данъчно облагане на електроенергията се прилага за всички доставки на наземно електроснабдяване както във водите на ЕС, така и по вътрешните водни пътища за плавателни съдове, различни от плавателни съдове за частно плаване за развлечение. Според изчисленията на германските органи за тригодишния период на прилагане на мярката, средните годишни данъчни разходи са възлизали на около 2,2 млн. евро. Според оценката на Федералното правителство, през следващите шест години тези хипотетични бюджетните разходи може да се очаква постепенно да нараснат до 3—4 млн. евро годишно.

С намалението на данъчната ставка Германия иска да продължи да предоставя на операторите на плавателни съдове стимул да използват наземното електроснабдяване с цел да се намалят вредните емисиите във въздуха и шумът от плавателни съдове при престой на котвена стоянка, както и емисиите на CO₂. Прилагането на намалена данъчна ставка ще подобри конкурентоспособността на наземното електроснабдяване в сравнение с изгарянето на котелно гориво на борда, което е напълно освободено от данъчно облагане.

Германските органи са информирали Комисията, че понастоящем от всички германски морски пристанища само пристанището в Любек разполага с инфраструктура за предоставяне на наземно електроснабдяване с по-висок електрически заряд. Освен съоръженията, разположени на брега, пристанището предоставя също така „електрически баржи“, т.е. плаващи инсталации за комбинирано генериране на топло- и електроенергия, работещи с втечен природен газ. Изграждането на фиксирани съоръжения за наземно електроснабдяване в пристанище Хамбург е планирано за май 2014 г. и включва оборудването на два терминала за круизни кораби със съоръжения за наземно електроснабдяване на терминала Алтона. Планира се и осигуряването на „електрически баржи“ на терминал Hafencity.

Във вътрешните пристанища съоръженията за наземно електроснабдяване са по-широко разпространени и се планира по-нататъшното им развитие.

Германия счита, че мярката е съобразена с Препоръка 2006/339/ЕО на Комисията³ относно насърчаването на електрическо захранване на корабите от сушата при престоя им на котвена стоянка в пристанища на Общността, както и със Съобщението на Комисията „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“⁴. В това отношение се отбелязва, че считано от юни 2011 г. държавите членки ще бъдат безусловно задължени да постигнат стандартите за

³ Препоръка 2006/339/ЕО на Комисията от 8 май 2006 г. относно насърчаването на електрическо захранване на корабите от сушата при престоя им на котвена стоянка в пристанища на Общността (ОВ L 125, 12.5.2006 г.).

⁴ СОМ(2009) 8 окончателен, 21 януари 2009 г.

качество на въздуха за съответните замърсители като праховите частици⁵. Това задължение ще ги застави да намерят решения на проблеми като емисиите от корабите по време на престоя им на котвена стоянка в пристанища, когато това е целесъобразно, и се предполага, че в пристанищата с такива проблеми ще бъде насърчавано използването на наземно електроснабдяване като част от цялостната стратегия за качество на въздуха.

Аргументи на германските органи по отношение на въздействието на мярката върху вътрешния пазар

Германските органи твърдят, че мярката не би засегнала правилното функциониране на вътрешния пазар и не би довела до нарушение на конкуренцията. Германия позволява данъчното облекчение да се предоставя както под формата на намалена данъчна ставка върху доставката, така и под формата на възстановяване на платен данък. В случаите на прилагане на намалена данъчна ставка върху доставката, доставчикът на електроенергия може да не прехвърли или да прехвърли частично данъчното облекчение върху крайния потребител, т.е. корабния оператор. Пак според германските органи данъчното облекчение обикновено се предава по веригата. Но дори и в случаите, в които данъчното облекчение е прехвърлено изцяло върху корабните оператори, които получават наземно електроснабдяване, облагано с минималното ниво, предвидено в Директива 2003/96/ЕО, те в действителност не получават икономическо предимство пред оператори, които генерират собствена електроенергия на борда на корабите, тъй като тя е освободена от данъчно облагане. Според германските органи замяната на генерирането на собствена електроенергия на борда с наземно електроснабдяване, облагано с приложимото минимално ниво на данъчно облагане, няма да доведе като цяло до предимство по отношение на разходите.

Германските органи информираха Комисията, че в този момент те не разполагат с данни за броя на корабните оператори, които използват съоръжения за наземно електроснабдяване и не могат да предоставят пълна оценка на темповете на използване на наземното електроснабдяване поради краткия период на прилагане на мярката. Въз основа на наличната информация те считат, че е налице значително увеличение в използването на наземно електроснабдяване, по-специално за плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка в пристанища, разположени по вътрешните водни пътища.

Действащи разпоредби в областта на предложението

Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно реструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, по-специално член 14, параграф 1, буква в) и член 15, параграф 1, буква е).

Оценка на мярката съгласно член 19 от Директива 2003/96/ЕО

Специфични съображения

Член 19, параграф 1, първа алинея от директивата гласи, както следва:

„В допълнение към разпоредбите от предишните членове, и по-специално тези от членове 5, 15 и 17, Съветът, като действа единодушно по предложение на Комисията, може да даде разрешение на всяка държава членка да въведе

⁵ Вж. Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L 152, 11.6.2008 г.).

допълнително освобождаване или редуциране на нивата на данъчно облагане поради специфични съображения.“

Посредством въпросното данъчно намаление германските органи целят да продължат да стимулират по-безвреден за околната среда начин за задоволяване на нуждите на корабите от електроенергия по време на престоя им на котвена стоянка в пристанища, чрез което да се постигне подобряване на качеството на въздуха в района. Както Германия отбелязва, всъщност Комисията вече е препоръчала използването на наземно електроснабдяване като алтернатива на генерирането на електроенергия на борда на плавателните съдове при престоя им в пристанища, като по такъв начин е признала неговите екологични предимства⁶. Ако тази мярка не се прилага, електроенергията, доставяна на плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка ще трябва да се облага с данък в размер на 20,50 евро/MWh в Германия. Така исканото намаление ще създаде допълнителен стимул за използването на тази технология, съответстващ на 20 евро/MWh, и следователно ще допринесе за постигане на поставената цел на политиката.

Комисията също отбелязва, че една от главните пречки за по-широко използване на наземното електроснабдяване към момента е почти пълната липса на необходимата инфраструктура на сушата в пристанищата и че следователно вероятно ще бъдат необходими допълнителни инициативи по-специално за изграждане на такава инфраструктура, така че да бъдат постигнати целите на политиката на въпросното освобождаване от данъчно облагане. Според информацията, предоставена от германските органи, за морските плавателни съдове са необходими съоръжения, способни да поддържат високи електрически товари, а понастоящем само пристанището в Любек предоставя такива съоръжения. Налице са планове за изграждане на съоръжения в пристанището на Хамбург. Съоръженията за наземно електроснабдяване се срещат по-често в пристанищата по вътрешните водни пътища, където корабите обикновено имат по-малки изисквания по отношение на електрическия товар.

Що се отнася до естеството на преследваната цел на политиката, Комисията изтъква, че поощряването на наземното електроснабдяване всъщност е обща цел на политиката, която следва да се изпълнява от Съюза като цяло. Това е ясно изложено в съобщението на Комисията „Интегрирана морска политика за Европейския съюз“⁷ и придружаващия работен документ на Комисията⁸. Мярката е в съответствие с предложението на Комисията за Директива за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива, в което се разглежда въпросът за инсталиране на съоръжения за наземно електроснабдяване в пристанища, когато това е икономически изгодно и от полза за околната среда⁹.

Комисията предложи наземното електроснабдяване на кораби на котвена стоянка в пристанища да бъде освободено от данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията в предложението си за преразглеждане на Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията¹⁰. Предложението на Комисията обаче все още не е прието от Съвета. Междувременно на икономическите оператори в Германия и на германските органи следва да бъде предоставена правна сигурност по отношение на данъчните мерки, прилагани за целите на насърчаването на използването

⁶ Вж. бележка 3 по-горе.

⁷ COM(2007) 575 окончателен, 10 октомври 2007 г.

⁸ SEC(2007) 1278 окончателен, 10 октомври 2007 г.

⁹ COM(2013) 18 final, 24 януари 2013 г.

¹⁰ COM(2011) 169 окончателен, 13 април 2011 г.

на наземно електроснабдяване. Понастоящем единствената възможност за въвеждане на благоприятно данъчно третиране на наземното електроснабдяване е предвидена в член 19. Предназначението на посочения член обаче е в отделните държави членки да се реагира при специфични обстоятелства, които не са отразени в самата директива. Следователно дерогация въз основа на член 19, която е насочена към постигане на целта на политиката за насърчаване на наземното електроснабдяване, може да се предостави само като преходна мярка, преди тази цел да бъде разгледана от Съвета в контекста на преразглеждането на Директива 2003/96/ЕО.

Съгласуваност с други политики и цели на Съюза

Исканата мярка засяга главно политиката на ЕС в областта на околната среда. Тъй като ще спомогне да се намали изгарянето на котелно гориво на борда на плавателните съдове в пристанищата, мярката всъщност ще допринесе за постигане на целта за подобряване на качеството на въздуха в района. Мярката би могла също да доведе в известна степен до намаляване на емисиите на CO₂, въпреки че степента на това въздействие ще зависи от източника на електроенергията, която ще бъде доставяна на плавателните съдове¹¹. За да демонстрира мащаба на проблема по отношение на околната среда, Германия дава пример с пристанището Lübeck-Travemünde, в което корабите причиняват 90 % от емисиите на серен диоксид и около 80 % от емисиите на азотен оксид. Германските органи предоставят следното сравнение, въз основа на годишно потребление на електроенергия от 5584 MWh, между прогнозните годишни емисии, произтичащи от използването на наземно електроснабдяване в пристанището на град Любек, и на тези от употребата на леко корабно дизелово гориво, което е съобразено с ограниченията на съдържанието на сяра, предвидени в Директивата на ЕС за съдържанието на сяра¹², използвано за генериране на електроенергия на борда на кораба:

	NOx	SO ₂	CO ₂
Зелена електроенергия от водноелектрически централи	0,078 t	0,056 t	0 t
Леко корабно дизелово гориво	3,571 t	6,026 t	4251,9 t

Оценките, предоставени от органите на пристанище Хамбург, показват, че в сравнение с използването на леко корабно дизелово гориво планираните съоръжения за наземно електроснабдяване ще доведат в терминала Алтона до годишно намаление на емисиите с около 39 t, или със 74 % за NOx, около 1,1 t или 62 % за SO₂ и около 0,5 t или 5 % за фини прахови частици. Захранването на тези съоръжения с нормалния германски електроенергиен микс следва да доведе до намаляване на емисиите на CO₂ с около 1050 t или 19 % годишно. Планираната доставка на електроенергия от възобновяеми

¹¹ На по-ранен етап Комисията бе изчислила, че преминаването към наземно електроснабдяване ще доведе до средно намаление на емисиите на CO₂ от 50 %, вж. бележка под линия 2. Въпреки това въздействието на мярката може да варира в значителна степен от тази средна стойност, тъй като то зависи изключително от въглеродната интензивност на съответния пазарен район и от точния момент на възникване на допълнителното търсене на електроенергия.

¹² Директива 1999/32/ЕО на Съвета от 26 април 1999 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива и за изменение на Директива 93/12/ЕИО (ОВ L 121, 11.5.1999 г., стр. 13–18).

източници би могла да доведе до много по-голямо намаляване на емисиите на CO₂ — с 3354 t годишно, в зависимост от работата на съоръженията за генериране на електроенергия. Намаляването на емисиите на замърсителите на въздуха чрез използване на „електрически баржи“, работещи с втечен природен газ, доставящи електроенергия за круизните кораби в терминала HafenCity, следва да доведе до намаляване на емисиите на NO_x с 51 t или 73 % . След приспадането на 5 t от годишните емисии на NO_x от баржите, крайният резултат е намаляване на емисиите в размер на 46 t годишно. Емисиите ще намалееят с 1,5 t или 58 % за SO_x и 0,7 t или 48 % годишно за фини прахови частици без допълнителни емисии от енергийните баржи. Емисиите на CO₂ ще намалееят с 1824 t или 26 % годишно, ако вместо леко корабно дизелово гориво се използва втечен природен газ. В изчисленията бяха взети предвид и остатъчните емисии от допълнителния котел (за бордова топлоенергия).

Тук е мястото да се напомни, че една важна причина за неблагоприятната конкурентна позиция на наземното електроснабдяване е фактът, че алтернативата, тоест електроенергията, генерирана на борда на корабите в морските пристанища, понастоящем е напълно освободена от данъчно облагане. Това се отнася не само за котелното гориво, изгаряно за генерирането на електроенергия, което съответства на нормалното положение съгласно член 14, параграф 1, буква а) от Директива 2003/96/ЕО, освободена е и самата електроенергия, произведена на борда на плавателните съдове (вж. член 14, параграф 1, буква в) от Директива 2003/96/ЕО). Въпреки че последното освобождаване като такова може да се счита за трудно съвместимо с екологичните цели на Съюза, то отразява съображения за практичност. Всъщност при данъчното облагане на електроенергията, произведена на борда, от собственика на кораба — който често е установен в трета държава — или от оператора на кораба се изисква да декларират количеството на потребената електроенергия. Освен това в декларацията трябва да се определи делът на електроенергията, потребена в териториалните води на държавите членки, в които се дължи данъкът. Това, че се налага да подават такива декларации за всяка държава членка, чиито териториални води са засегнати, би породило огромна административна тежест за собствениците на кораби. При тези обстоятелства може да бъде оправдано да не се наказва по-малко замърсяващата алтернатива на наземното електроснабдяване, като се позволи на Германия да прилага намалена ставка за данъчно облагане.

По отношение на електроенергията, потребявана от плавателните съдове при престоя им на котвена стоянка в пристанища по вътрешни водни пътища, и обратно на положението, възникващо в морските пристанища, освобождаването на електроенергията, произвеждана на борда на плавателните съдове, се прилага от държавите членки по избор (член 15, параграф 1, буква е). Следователно няма правно ограничение, което да попречи на държавите членки да третират еднакво наземното електроснабдяване и производството на борда на плавателните съдове в пристанища по вътрешни водни пътища. При все това предлаганата с член 15, параграф 1, буква е) от директивата възможност да не се облага с данък електроенергията, генерирана на борда на плавателния съд, трябва отново да се обясни със съображения за практичност от страна на законодателя и същевременно да се обвърже тясно с незадължителните предимства за данъчно облагане за целите на корабоплаването по вътрешни водни пътища. По-голямата част от държавите членки, сред които и Германия, са решили да не облагат с данък горивата, използвани за тези цели. Що се отнася до р. Рейн и нейните притоци, това освобождаване от данъчно облагане е регламентирано и с

международно споразумение¹³, ратифицирано от Германия. Също така се счита за непрактично да се облага отделно влаганото гориво, използвано за генериране на електроенергия на борда на плавателния съд¹⁴, тъй като това ще означава най-малко, че се прави разграничение между горивото, използвано за генериране на електроенергия, и горивото за корабоплаване. В крайна сметка, при вземането на решение дали приложимото при морските превози освобождаване от данъци да обхване и горивата, използвани за корабоплаване по вътрешни водни пътища, държавите членки ще вземат под внимание редица аспекти, включително по-общите цели на националната транспортна политика като екологичните съображения, които могат да ги накарат да не облагат с данък горивата, използвани за тези цели.

Поради това на настоящия етап се счита за обосновано на Германия да се предостави възможността за освобождаване на наземното електроснабдяване за пристанища по вътрешни водни пътища.

Вътрешен пазар и лоялна конкуренция

От гледна точка на вътрешния пазар и лоялната конкуренция исканата мярка ще намали съществуващото неравновесие между двата конкуриращи се източника на електроенергия за кораби на котвена стоянка в пристанища, т.е. между генерирането на борда на плавателния съд и наземното електроснабдяване, причинено от освобождаването от данъчно облагане на котелното гориво.

Що се отнася до конкуренцията между операторите на плавателни съдове, на първо място трябва отново да се отбележи, че съгласно информацията, с която разполага Комисията, понастоящем има твърде малко плавателни съдове, които използват наземно електроснабдяване на търговска основа. На второ място, дори и мярката да даде предимство на корабоплавателните дружества що се отнася до възможността да закупват електроенергия на по-ниска цена в сравнение с дружествата от други сектори, не се очаква разглежданата мярка да промени осезаемо конкурентната среда в сектора на морския транспорт. Въпреки че точните прогнози за разходите зависят в решаваща степен от развитието на цената на нефта и поради това е много трудно да бъдат направени, наличната информация¹⁵ и предоставените от Германия данни сочат, че като цяло дори пълното освобождаване от данъчно облагане в повечето случаи не би намалило експлоатационните разходи за наземно електроснабдяване така, че да станат по-ниски от тези за генериране на борда на плавателния съд и следователно в никакъв случай не би представлявало значително конкурентно предимство за операторите на плавателни съдове, които използват наземно електроснабдяване, в сравнение с тези, които използват генериране на борда на плавателния съд. В настоящия случай значително нарушение, подобно на горепосоченото, може да се очаква в още по-малка степен, тъй като Германия ще спазва минималното ниво за данъчно облагане, предвидено в Директива 2003/96/ЕО.

Що се отнася до конкуренцията между пристанищата, при положение че, както бе посочено по-горе, въпреки намалението на данъка няма вероятност използването на

¹³ Вж. член 1 от Споразумение от 16 май 1952 г. между държавите, през чиято територия преминава Рейн, и Белгия относно митническото и данъчното третиране на газьола, използван като корабни запаси при корабоплаването по река Рейн (Bundesgesetzblatt 1953 г., част II, стр. 531).

¹⁴ Член 21, параграф 5, трета алинея от Директива 2003/96/ЕО.

¹⁵ Вж. Европейска Комисия, Генерална дирекция „Околна среда“, Договор за услуги за емисии от кораби: възлагане, намаляване и пазарни инструменти, задача 2а – Наземно електроснабдяване, август 2005 г., http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Анализът на разходите е извършен за трите пристанища: Гьотеборг (Швеция), Жуно и Лонг Бийч (САЩ).

наземно електроснабдяване — поне в краткосрочен план — да стане по-икономично от генерирането на борда, не съществува и вероятност данъчното намаление за наземното електроснабдяване да наруши значително конкуренцията между пристанищата, като стимулира плавателните съдове да променят маршрута си с оглед наличието на тази възможност. Германските органи подчертават, че използването на наземно електроснабдяване е ограничено не само поради липсата на пристанищни съоръжения или поради по-високи разходи, но също така поради липсата на международно признати технически стандарти за плавателни съдове за свързване към електропреносната мрежа.

И накрая, може да се добави, че срокът, за който се предлага да се разреши прилагането на намалена данъчна ставка, отразява до голяма степен срока в предложението на Комисията от осем години за освобождаване от данъци за използване на наземно електроснабдяване.

Срок на прилагане на мярката и развитие на правната рамка на ЕС за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията

По принцип срокът на прилагане на дерогацията следва да бъде достатъчно дълъг, така че операторите на пристанища да не се разколебаят да направят необходимите инвестиции. В този конкретен случай срокът на прилагане на мярката ще се продължи и мащабът на намаляването на данъка ще се увеличи от предложението на Комисията за преразглеждане на Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, която предвижда задължително освобождаване на наземното електроснабдяване за период от осем години след влизането ѝ в сила. При все това дерогацията следва да не компрометира бъдещото развитие на действащата правна рамка и следва да вземе предвид евентуалното приемане от Съвета на законодателен акт въз основа на предложението на Комисията за изменение на Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията. При тези обстоятелства изглежда целесъобразно исканото разрешение да се предостави за максималния период от шест години, разрешен от Директивата, при условие обаче че преди да е изтекъл предвиденият срок не влязат в сила общи разпоредби в тази област. Този период от време ще предостави правна сигурност на корабните и на пристанищните оператори, които трябва да планират своите инвестиции в съоръжения за наземно електроснабдяване или бордово оборудване. То също така ще осигури възможност на органите на Германия да събират повече данни за бъдещо преразглеждане на мярката.

Правила за държавна помощ

Данъчната ставка в размер на 0,50 евро/MWh, предвидена от органите на Германия, спазва минималното ниво на данъчно облагане в съответствие с член 10 от Директива 2003/96/ЕО. Следователно мярката отговаря на едно от условията, предвидени в член 44 от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията¹⁶, който предвижда условията, при които такава мярка е освободена от изискванията за уведомление за държавна помощ. При все това на този етап не може да се определи дали всички условия, посочени в регламента, са изпълнени, и предложението за решение за изпълнение на Съвета не е пречка за Комисията да изисква от Германия да са съобрази с правилата за държавната помощ.

¹⁶ Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. относно деклариране на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1).

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Консултация със заинтересованите страни

Настоящото предложение се основава на искане, отправено от Германия, и засяга само тази държава членка.

Набиране и използване на експертни становища

Не бяха необходими външни експертни становища.

Оценка на въздействието

Настоящото предложение се отнася до предоставяне на разрешение за отделна държава членка по нейно искане.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Принцип на субсидиарност

Областта на косвеното данъчно облагане, включена в обхвата на член 113 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), сама по себе си не попада в изключителната компетентност на Европейския съюз по смисъла на член 3 от ДФЕС.

Упражняването от страна на държавите членки на техните правомощия в тази област обаче е строго определено и ограничено от действащото право на ЕС. Съгласно член 19 от Директива 2003/96/ЕО единствено Съветът разполага с правомощията да предоставя разрешение на държава членка да въведе допълнително освобождаване или намаление по смисъла на посочената разпоредба. Самите държави членки не могат да заместят Съвета.

Поради това предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

Принцип на пропорционалност

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност. Данъчното намаление не надхвърля това, което е необходимо за постигане на въпросната цел (вж. съображенията относно вътрешния пазар и лоялната конкуренция по-горе).

Избор на инструменти

Предлаган инструмент: решение на Съвета.

Член 19 от Директива 2003/96/ЕО предвижда единствено този вид мярка.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението не създава финансова или административна тежест за Съюза. Следователно предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

Предложение за

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЪВЕТА

за предоставяне на разрешение на Германия да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията, която се доставя пряко на плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка в пристанища, в съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно преструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията¹⁷, и по-специално член 19 от нея,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) Решение за изпълнение на Съвета 2011/445/ЕС за предоставяне на разрешение на Германия да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията, която се доставя пряко на плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка в пристанища („наземно електроснабдяване“), в съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО, до 16 юли 2014 г.
- (2) С писмо от 26 февруари 2014 г. Германия поиска да ѝ бъде разрешено да продължи да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията при наземно електроснабдяване съгласно член 19 от Директива 2003/96/ЕО.
- (3) С намалението на данъка, което възнамерява да приложи, Германия цели да продължи да стимулира по-широкото използване на наземното електроснабдяване като по-безвреден за околната среда начин за задоволяване на нуждите на корабите от електроенергия при престоя им на котвена стоянка в пристанища в сравнение с изгарянето на котелно гориво на борда на плавателните съдове.
- (4) Доколкото чрез използването му се избягват замърсяващи въздуха емисии, свързани с изгарянето на котелни горива на борда на плавателните съдове при престоя им на котвена стоянка в пристанища, наземното електроснабдяване допринася за подобряването на качеството на въздуха в района на пристанищните градове. Поради това се очаква мярката да допринесе за целите на политиките на Съюза в областта на околната среда, здравеопазването и климата.
- (5) Предоставянето на разрешение на Германия да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията при наземно електроснабдяване не надхвърля необходимото за повишаването на използването на наземното електроснабдяване, тъй като в повечето случаи генерирането на електроенергия

¹⁷ ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51.

на борда ще продължи да бъде по-конкурентната алтернатива. По същата причина, както и поради настоящата сравнително ниска степен на навлизане на технологията на пазара, няма вероятност мярката да доведе до значително нарушаване на конкуренцията през периода на действието си и следователно няма да се отрази неблагоприятно върху правилното функциониране на вътрешния пазар.

- (6) От член 19, параграф 2 от Директива 2003/96/ЕО следва, че всяко разрешение, предоставено съгласно посочената разпоредба, трябва да бъде строго ограничено във времето. Предвид необходимостта от достатъчно дълъг период, който да позволи цялостна оценка на мярката, както и необходимостта да не се компрометира бъдещото развитие на действащата правна рамка, е целесъобразно исканото разрешение да се предостави за период от шест години, при условие обаче че преди да е изтекъл предвиденият срок не влязат в сила общи разпоредби в тази област.
- (7) С цел да се предостави правна сигурност за пристанищните и корабните оператори и да се избегне потенциалното увеличаване на административната тежест за разпределителите и преразпределителите на електроенергия, до което могат да доведат промените в ставката на акциза върху наземното електроснабдяване, на Германия следва да се гарантира възможността да прилага без прекъсване съществуващото специфично данъчно облекчение, за което се отнася настоящото решение. Следователно исканото разрешение следва да се предостави, считано от 17 юли 2014 г., без да се прекъсва действието на предходните разпоредби, съдържащи се в предишната уредба съгласно Решение за изпълнение № 2011/445/ЕС на Съвета.
- (8) Настоящото решение не засяга прилагането на правилата на Съюза относно държавните помощи,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

На Германия се дава разрешение да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията, която се доставя пряко на плавателни съдове, различни от плавателни съдове за частно плаване за развлечение, при престоя им на котвена стоянка в пристанища („наземно електроснабдяване“), при условие че се спазват минималните нива за данъчно облагане съгласно член 10 от Директива 2003/96/ЕО.

Член 2

Настоящото решение поражда действие в деня на нотифицирането му.

То се прилага от 17 юли 2014 г.

Срокът му на действие изтича на 16 юли 2020 г.

Ако обаче Съветът, като действа въз основа на член 113 от ДФЕС, предвиди общи правила за данъчни облекчения за наземното електроснабдяване, прилагането на настоящото решение се преустановява в деня, в който станат приложими тези общи правила.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета
Председател*