



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 29.4.2021 г.
COM(2021) 209 final

2021/0108 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЪВЕТА

за предоставяне на разрешение на Нидерландия 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

• Основания и цели на предложението

Данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията в Съюза се урежда с 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 електроенергията¹ (наричана по-нататък „Директивата за енергийното данъчно облагане“ или „директивата“).

В член 19, параграф 1 от директивата се посочва, че в допълнение към разпоредбите, предвидени по-специално в членове 5, 15 и 17 от нея, Съветът, като действа с единодушие по предложение на Комисията, може да даде разрешение на всяка държава членка да въведе допълнително освобождаване или намаляване на равнищата на данъчно облагане поради специфични съображения на политиката.

Нидерландия поиска да ѝ бъде разрешено да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията, доставяна на съоръжения за брегово електрозахранване, осигуряващи електроенергия за плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка, различни от частни плавателни съдове за развлечение, за срок от шест години. Целта на настоящото предложение е разрешението да се предостави чрез дерогация, валидна до 30 юни 2027 г. съгласно искането.

С писмо от 10 август 2020 г. нидерландските органи уведомиха Комисията за намерението си да приложат мярката.

Нидерландия отправя искане за разрешение да прилага намалена данъчна ставка в размер на 0,50 EUR/MWh, равна на минималната ставка за данъчно облагане по отношение на доставката на електроенергия на инсталации, които осигуряват електроенергия изцяло или почти изцяло (90 % или повече) за плавателни съдове, които не са частни плавателни съдове за развлечение. Намалената ставка ще се прилага само ако инсталацията има директно свързване към електрическата мрежа, за да се гарантира правилното прилагане на тази ставка.

Исканият период на валидност е от 1 юли 2021 г. до 30 юни 2027 г., което е в рамките на максималния период, разрешен съгласно член 19 от Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията.

Намаляването има за цел да създаде икономически стимул за внедряването и използването на брегово електрозахранване, за да се допринесе за създаването на устойчиви пристанища и устойчиво корабоплаване и да се намали замърсяването на въздуха в пристанищните градове, да се подобри качеството на въздуха в района и да се намали шумът, което ще се отрази благоприятно на здравето на жителите.

Целта на мярката, която ще приложи Нидерландия, е също така да се намали цялостното въздействие на водния транспорт върху околната среда.

Чрез поисканата мярка Нидерландия се стреми да осигури стимул за използването на брегово електрозахранване, което се смята за по-малко замърсяваща алтернатива в

¹ ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51—70.

сравнение с производството на електроенергия на борда на плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка в пристанища. Както е посочено в искането, намалената ставка за бенефициерите ще бъде 0,50 EUR/MWh. Това е минималната ставка за електроенергия, както е посочено в член 10, параграф 1 и таблица В от приложение I към директивата. Поради структурата за постепенно намаляване на енергийния данък относителното предимство ще бъде по-голямо за операторите (и ползвателите) на инсталации с относително ниско потребление.

От друга страна, в съответствие с член 14, параграф 1, буква в) от Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията държавите членки трябва да освобождават от данъчно облагане енергийните продукти, използвани за производството на електроенергия — както и произведената енергия — на борда на корабите при престоя им на котвена стоянка в пристанища. Освобождаването може да се прилага и по отношение на енергийни продукти, използвани за производството на електроенергия — както и произведената електроенергия — на борда на кораби за корабоплаване по вътрешни водни пътища съгласно член 15, параграф 1, буква е) от директивата, транспонирана в нидерландското законодателство.

Нидерландските органи посочват, че намалената данъчна ставка се прилага за всички кораби, с изключение на предназначените за частно плаване за развлечение, което означава, че всички търговски кораби могат се ползват от данъчното облекчение, независимо от техния размер или знамето, под което плават. В някои пристанища са въведени забрани за използването на генератори при корабоплаване по вътрешни водни пътища.

Както е посочено в искането, в сектора на вътрешните водни пътища по-голямата част от около 12 500 национални и международни кораби, които плават по тези пътища, използват брегово електрозахранване, които е на разположение в повечето котвени стоянки по основните коридори. Понастоящем има много малко съоръжения в морския сектор, при които използването им от по-големи морски кораби е ограничено до един ро-ро кораб и до риболовни кораби (траулери) в пристанищата на Scheveningen и IJmuiden. Нидерландските органи обаче планират да увеличат наличността на брегово електрозахранване за морските кораби.

Мярката не е достъпна за предприятия в затруднено финансово положение или предприятия, които са обект на нареждания за събиране на вземания въз основа на предходно решение на Комисията, с което дадена мярка за помощ се обявява за неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар.

Според приблизителните изчисления годишните бюджетни разходи възлизат на 1 милиона EUR.

Нидерландия поиска разрешението да бъде предоставено от 1 юли 2021 г. до 30 юни 2027 г. в рамките на максималния период, разрешен съгласно член 19, параграф 2 от директивата.

Намерението на Нидерландия е чрез намалената данъчна ставка да създаде стимул за съответните оператори да развият и да използват брегово електрозахранване с цел да се ограничат емисиите във въздуха и шумът от изгарянето на горива от плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка, както и емисиите на CO₂. С прилагането на намалена данъчна ставка ще се подобри конкурентоспособността на бреговото

електрозахранване в сравнение с изгарянето на корабно гориво на борда, което е освободено от данъчно облагане.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Данъчното облагане на електроенергията е регламентирано в Директива 2003/96/ЕО за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, и по-специално в член 10 от нея. В член 14, параграф 1, буква в) от същата директива се предвижда задължително освобождаване от данъчно облагане на енергийните продукти за корабоплаването, както и на електроенергията, произведена на борда на корабите. В членове 5, 15 и 17 е предвидена възможността за държавите членки да прилагат данъчно диференциране, включително освобождаване и намалени данъчни ставки, по отношение на някои предназначения на електроенергията. В тях обаче не е предвидено намалено данъчно облагане конкретно за бреговото електрозахранване.

Мярката представлява държавна помощ и попада в обхвата на законодателството на ЕС в тази област, и по-точно на Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията².

Разпоредби съгласно Директивата за енергийното данъчно облагане

В член 19, параграф 1, първа алинея от директивата се посочва следното:

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

Посредством въпросната намалена данъчна ставка нидерландските органи се стремят да насърчат по-безвреден за околната среда начин за задоволяване на потребностите от електроенергия на корабите при престоя им на котвена стоянка в пристанища, за да се подобри качеството на въздуха в района и да се намали шумът. Комисията вече препоръчва използването на брегово електрозахранване като алтернатива на производството на електроенергия на борда на плавателните съдове при престоя им на котвена стоянка, като по този начин призна екологичните предимства³ на това електрозахранване. На бенефициерите би се начислявала минималната ставка на ЕС за данъчно облагане на електроенергия съгласно Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията от 0,50 EUR/MWh, което може да допринесе за постигането на целите в рамките на политиката.

Възможността за въвеждане на благоприятно данъчно третиране на бреговото електрозахранване може да се разглежда в контекста на член 19 от директивата, тъй като неговата цел е да позволи на държавите членки да въведат допълнително освобождаване или намаляване на равнищата на данъчно облагане поради специфични съображения на политиката.

² Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1—78).

³ Препоръка 2006/339/ЕО на Комисията от 8 май 2006 г. за насърчаване на бреговото електрозахранване на корабите при престоя им на котвена стоянка в пристанища на Общността (ОВ L 125, 12.5.2006 г.).

Нидерландия поиска мярката да се прилага за максималния срок, разрешен в член 19, параграф 2 от директивата (т.е. 6 години). По принцип срокът на прилагане на дерогацията следва да бъде достатъчно дълъг, така че пристанищните оператори и доставчиците на електроенергия да не се разколебаят да започнат или да продължат необходимите инвестиции в съоръжения за брегово електрозахранване. Този срок ще осигури максималната възможна правна сигурност и за корабните оператори, които трябва да планират инвестициите си в бордово оборудване.

С дерогацията обаче не бива да се компрометира бъдещото развитие на действащата правна рамка, като тя следва да е съобразена с предстоящото преразглеждане на Директивата за енергийното данъчно облагане и евентуалното приемане от Съвета на законодателен акт, основаващ се на предложението на Комисията за изменение на посочената директива. Това преразглеждане следва оценката на Директивата за енергийното данъчно облагане⁴ и заключенията на Съвета относно рамката на ЕС за енергийното данъчно облагане от 28 ноември 2019 г.⁵ В своите заключения Съветът прикани Комисията да анализира и оцени възможните варианти с оглед на своевременното публикуване на предложението за изменение на Директивата за енергийното данъчно облагане. Той призова Комисията също така да обърне специално внимание на обхвата на директивата, минималните ставки, както и специфичните намаления на данъчната ставка и освобождаванията от нея.

При тези обстоятелства и въпреки че би било целесъобразно разрешението да се предостави за поискания период, валидността на дерогацията следва да бъде обвързана с влизането в сила преди края на юни 2027 г. на общи разпоредби, уреждащи тази материя.

Правила за държавната помощ

Намалената данъчна ставка в размер на 0,50 EUR/MWh, предвидена от нидерландските органи, е равна на минималното равнище на данъчно облагане в ЕС на електроенергия за стопански цели в съответствие с член 10 от Директива 2003/96/ЕО.

Съответно може да се приеме, че мярката попада в обхвата на член 44 от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията, уреждащ условията, при които държавната помощ под формата на намаляване на екологичните данъци съгласно Директива 2003/96/ЕО може да бъде освободена от изискванията за уведомяване за държавна помощ. Същевременно на този етап не може да се определи дали всички условия по посочения регламент са изпълнени и дали предложението за решение за изпълнение на Съвета не засяга задължението на държавата членка да гарантира спазването на правилата за държавната помощ, по-специално в случай на освободени помощи, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията.

Както е посочено в тяхното искане, нидерландските органи ще уведомят Комисията за мярката в срок от 20 работни дни след влизането ѝ в сила.

• Съгласуваност с други политики на Съюза

Политика в областта на околната среда и изменението на климата

⁴ SWD(2019) 329 final.

⁵ Заключения на Съвета от 28 ноември 2019 г., 14608/19, FISC 458.

Исканата мярка е свързана най-вече с политиката на ЕС в областта на околната среда и изменението на климата. Тъй като с нея ще бъде намалено изгарянето на корабно гориво на борда на плавателните съдове в пристанищата, мярката ще допринесе за подобряването на качеството на въздуха в района. В съответствие с член 13 от Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух⁶ държавите членки трябва да гарантират, че нивата на няколко вида замърсители на въздуха не превишават пределно допустимите стойности, целевите стойности и други стандарти за качество на въздуха, установени в същата директива. По силата на тези задължения държавите членки трябва да намерят решение на различни проблеми, като например 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 се насърчава използването на брегово електрозахранване като част от цялостната стратегия за качество на въздуха. Използването на брегово електрозахранване се насърчава и съгласно Директива (ЕС) 2016/802⁷ относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива. Това би допринесло и за спазване на изискванията за отлагане на атмосферен азот в съответствие с Директива 92/43/ЕИО за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна. В това отношение нидерландските органи очакват, че местните емисии на замърсители на въздуха (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2.5}) от производството на електроенергия на борда може да бъдат намалени на 95 % чрез използването на брегово електрозахранване;

Мярката ще насърчи използването на брегово електрозахранване, за да се допринесе за устойчиви пристанища и устойчиво корабоплаване. Тя е в съответствие с целите на политиката на ЕС. Внедряването на брегово електрозахранване в европейските пристанища е една от предложените мерки за постигане на амбициозните цели, определени в Европейския зелен пакт.

Възможно е мярката да допринесе и за намаляване на емисиите на CO₂, тъй като — поради по-високата системна ефективност и разликата във влаганите горива — електроенергийният микс от бреговата електроснабдителна мрежа е с по-нисък въглероден интензитет от електроенергията, произвеждана на борда на плавателните съдове чрез изгаряне на корабни горива. Във връзка с това нидерландските органи подчертаха, че макар реалното намаление на емисии на CO₂ да зависи от качеството на използваната електроенергия, в нидерландския електроенергиен микс прогнозните спестявания биха били между 28 и 67 % в зависимост от натоварването на генератора, като този дял ще се увеличи в бъдеще.

Енергийна политика

Мярката е съобразена с Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива⁸, чийто предмет е инсталирането на съоръжения за брегово електрозахранване в пристанища, когато има търсене на такива съоръжения и разходите не са несъразмерни по отношение на ползите, включително ползите за

⁶ 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., стр. 1).

⁷ Директива (ЕС) 2016/802 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива (ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58—78).

⁸ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1—20).

околната среда. Тя е призната и за цел от общ интерес за отпускането на държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС⁹.

Следва да се припомни, че една от основните причини за неблагоприятната конкурентна позиция на бреговото електрозахранване се дължи на факта, че алтернативата (т.е. електроенергията, произведена на борда на корабите в морските пристанища) понастоящем е напълно освободена от данъчно облагане — това освобождаване обхваща не само корабното гориво, изгаряно за производството на електроенергия, което съответства на нормалното положение съгласно член 14, параграф 1, буква а) от Директива 2003/96/ЕО, но и самата електроенергия, произведена на борда на плавателните съдове (вж. член 14, параграф 1, буква в) от Директива 2003/96/ЕО). Въпреки че само по себе си освобождаването от данъчно облагане на тази електроенергия може да се счита за трудно съвместимо с целите на Съюза в областта на околната среда, то е наложено от съображения за практичност. При данъчното облагане на електроенергията, произведена на борда, корабособственикът (който често е установен в трета държава) или операторът на кораба са задължени да декларират количеството на потребената електроенергия. Освен това в декларацията трябва също така да се определи делът на електроенергията, потребена в териториалните води на държавите членки, в които се дължи данъкът. Задължението да подават такива декларации за всяка държава членка, чиито териториални води са засегнати, би породило огромна административна тежест за корабособствениците. Аналогични са съображенията и за вътрешния воден транспорт и незадължителното данъчно третиране, предвидено в член 15, параграф 1, буква е) от директивата (в действителност прилагано от Нидерландия). При тези обстоятелства има основание да не се санкционира по-малко замърсяващата алтернатива, а именно бреговото електрозахранване, като се позволи на Нидерландия да прилага намалена данъчна ставка.

Транспортна политика

Мярката е съобразена с Препоръка 2006/339/ЕО на Комисията за насърчаване на бреговото електрозахранване на корабите при престоя им на котвена стоянка в пристанища на Съюза¹⁰ и със съобщението на Комисията, озаглавено „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт“¹¹.

Вътрешен пазар и лоялна конкуренция

От гледна точка на вътрешния пазар и лоялната конкуренция мярката единствено намалява съществуващото данъчно неравновесие между два конкуриращи се източника на електроенергия за кораби при престоя им на котвена стоянка — производството на електроенергия на борда на плавателни съдове и бреговото електрозахранване — породено от освобождаването от данъчно облагане на корабните горива.

⁹ С(2014) 2231 final, 9 април 2014 г.

¹⁰ Препоръка 2006/339/ЕО на Комисията от 8 май 2006 г. за насърчаване на бреговото електрозахранване на корабите при престоя им на котвена стоянка в пристанища на Общността (ОВ L 125, 12.5.2006 г.).

¹¹ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г., COM(2009) 8 окончателен, 21 януари 2009 г.

Що се отнася до конкуренцията между операторите на плавателни съдове, на първо място трябва да се посочи, че понастоящем малко плавателни съдове използват брегово електрозахранване на търговска основа. Поради това значително нарушаване на конкуренцията може да възникне единствено между плавателните съдове, ползващи се от поисканата мярка, които преминават към брегово електрозахранване, и другите, които ще продължат да използват производство на електроенергия на борда на плавателния съд. Макар решаващ фактор за точността на прогнозите за разходите да са промените в цената на нефта (което силно затруднява прогнозирането), най-актуалните данни показват, че в повечето случаи и като цяло дори пълното освобождаване от данъчно облагане в повечето случаи няма да понижи експлоатационните разходи за брегово електрозахранване под равнището на разходите за производството на електроенергия на борда на плавателните съдове¹², поради което в никакъв случай няма да представлява значително конкурентно предимство за операторите на плавателни съдове, които използват брегово електрозахранване, в сравнение с използващите електроенергия, произвеждана на борда. В настоящия случай значително нарушение на конкуренцията, подобно на горепосоченото, може да се очаква в още по-малка степен, тъй като Нидерландия ще спазва минималното равнище на данъчно облагане, предвидено в Директива 2003/96/ЕО за електроенергията за стопански цели.

Освен това, както вече беше посочено, корабните оператори, които използват брегово електрозахранване, облагано с минималното предвидено в Директива 2003/96/ЕО ниво на данъка, по принцип не получават икономическо предимство пред операторите, които генерират собствена електроенергия на борда на корабите, тъй като тя е освободена от данъчно облагане. Намалената ставка за брегово електрозахранване ще намали разликата в данъчното третиране на бреговото електрозахранване и (минералните) енергийни продукти, използвани за производството на електроенергия на борда.

Доставчиците на електроенергия дължат енергийния данък и допълнителната такса за устойчива енергия (*OpslagDuurzame Energie*, ODE). Те прилагат пряко намалената ставка в декларацията си за енергиен данък. Преките бенефициери са операторите на инсталациите, осигуряващи електроенергия за плавателни съдове при престоя им на котвена стоянка. Очаква се операторите да прехвърлят цялото или част от финансовото предимство на ползвателите на брегово електрозахранване, които са собственици на плавателните съдове по вътрешни водни пътища и морските кораби. Съществуващите ползватели и техните представители ще настояват пристанищните органи да имат интерес от това да направят бреговото електрозахранване финансово привлекателно за ползвателите.

Бреговото електрозахранване ще бъде достъпно за всички заинтересовани кораби независимо от знамето, под което плават, като националните икономически оператори няма да се ползват от по-благоприятно данъчно третиране в сравнение с техните конкуренти от другите държави — членки на ЕС.

По отношение на конкуренцията между пристанищата може да се очаква, че потенциалното отражение върху търговията между държавите членки, ако плавателните съдове променят маршрутите си поради възможността да използват брегово електрозахранване при намалена данъчна ставка, ще бъде незначително. Както

¹² Вж. Европейска Комисия, генерална дирекция „Околна среда“, Договор за услуги за емисии от кораби: възлагане, намаляване и пазарни инструменти, задача 2а — Брегово електрозахранване, август 2005 г., http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Анализът на разходите е извършен за три пристанища: Гьотеборг (Швеция), Джуно и Лонг Бийч (САЩ).

беше посочено по-горе, при положение, че въпреки намалената данъчна ставка няма вероятност използването на брегово електрозахранване — поне в краткосрочен план — да стане по-икономично от производството на електроенергия на борда на плавателните съдове, не съществува и вероятност намалената данъчна ставка за бреговото електрозахранване да наруши значително конкуренцията между пристанищата, като стимулира плавателните съдове да променят маршрута си според наличието на такъв вариант. Нидерландските органи считат, че изборът на пристанища зависи от местоназначението на товара, а не от по-ниските разходи за престой на котвена стоянка, дължащи се на намалената данъчна ставка за брегово електрозахранване.

Срокът, за който се предлага да се разреши прилагането на намалена данъчна ставка, изключва възможността извършеният в предходните параграфи анализ да се промени преди датата на изтичане на мярката, освен ако в настоящите рамки и ситуация не настъпят значителни промени.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Член 19 от Директива 2003/96/ЕО на Съвета.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Косвеното данъчно облагане, което е в обхвата на член 113 от ДФЕС, само по себе си не попада в изключителната компетентност на Европейския съюз по смисъла на член 3 от ДФЕС.

Същевременно, в съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО Съветът има изключителна компетентност — по силата на вторичното законодателство — да разреши на дадена държава членка да въведе допълнителни освобождавания или намаления по смисъла на посочената разпоредба. Съответно държавите членки не могат да изземат функциите на Съвета. В резултат на това принципът на субсидиарност не е приложим към настоящото решение за изпълнение. Във всеки случай, тъй като настоящият акт не е проект на законодателен акт, той не следва да се изпраща на националните парламенти, съгласно Протокол № 2 към Договорите, за преглед на спазването на принципа на субсидиарност.

• Пропорционалност

Предложението е съобразено с принципа на пропорционалност. Намалването на данъчната ставка не надхвърля необходимото за постигане на съответната цел.

• Избор на инструмент

Предложеният инструмент е решение за изпълнение на Съвета. В член 19 от Директива 2003/96/ЕО се предвижда единствено този вид мярка.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство

Мярката не налага оценка на действащото законодателство.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Настоящото предложение се основава на искане, подадено от Нидерландия, и се отнася само до тази държава членка.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Не бяха необходими външни експертни становища.

- **Оценка на въздействието**

Настоящото предложение се отнася до разрешение за отделна държава членка по нейно искане и не налага извършването на оценка на въздействието.

От представената от Нидерландия информация изглежда, че въздействието на мярката върху приходите от данъци ще бъде ограничено, като данъчната ставка върху бреговото електрозахранване ще продължи да бъде над минималните равнища на данъчно облагане, установени в Директива 2003/96/ЕО. Нидерландия очаква мярката да окаже положително въздействие върху постигането на нейните цели в областта на околната среда, и по-специално върху подобряването на качеството на въздуха и намаляването на шума в района на пристанищните градове.

По-конкретно, според оценка на данъчните разходи от мярката, направена от нидерландските органи, се очаква загуба от 1 милиона евро годишно за следващите години.

В същото време ползите за околната среда могат да бъдат значителни. Нидерландските органи подчертаха, че макар реалното намаление на емисии на CO₂ да зависи от качеството на използваната електроенергия, прогнозните спестявания биха били между 28 и 67 % в зависимост от натоварването на генератора, като този дял ще се увеличи в бъдеще. Освен това нидерландските органи очакват, че местните емисии на замърсители на въздуха от производството на електроенергия на борда може да бъдат намалени с 95 %, като нивата на шум и вибрации, както и отлагането на атмосферен азот също може да бъдат значително намалени.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Мярката не предвижда опростяване. Тя е следствие от искането, подадено от Нидерландия, и се отнася само до тази държава членка.

- **Основни права**

Мярката не оказва влияние върху основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Мярката не поражда финансова или административна тежест за Съюза. Следователно предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

План за изпълнение не е необходим. Настоящото предложение се отнася до предоставяне на разрешение за намаляване на данъчната ставка за отделна държава

членка по нейно искане. То се предоставя за ограничен срок до 30 юни 2027 г. Приложимата данъчна ставка ще бъде равна на минималното равнище на данъчно облагане, установено с Директивата за енергийното данъчно облагане. Мярката може да бъде подложена на оценка в случай на искане за подновяване след изтичането на срока на валидност.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

В предложението не се съдържа изискване да се предоставят обяснителни документи по отношение на транспонирането.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

В член 1 се посочва, че на Нидерландия се предоставя 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 („брегово електрозахранване“). Данъчната ставка не трябва да бъде по-ниска от 0,50 EUR/MWh, т.е. минималното равнище на данъчно облагане на електроенергията за стопански цели, определено в директивата. На корабите за частно плаване за развлечение съгласно определението в член 14, параграф 1, буква в), втора алинея от Директива 2003/96/ЕО няма да може да се доставя електроенергия по намалената ставка.

В член 2 се постановява, че съгласно отправеното от Нидерландия искане разрешението се предоставя за срок от 1 юли 2021 г. до 30 юни 2027 г. в рамките на максималния срок от 6 години, разрешен от директивата.

Предложение за

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЪВЕТА

за предоставяне на разрешение на Нидерландия 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 електроенергията¹, и по-специално член 19 от нея,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) С писмо от 10 август 2020 г. Нидерландия поиска да ѝ бъде разрешено да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията, която се доставя пряко на плавателни съдове за морско корабоплаване и корабоплаване по вътрешни водни пътища при престоя им на котвена стоянка в пристанища („брегово електрозахранване“), в съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО.
- (2) С намалената данъчна ставка, която възнамерява да прилага, Нидерландия цели допълнително да насърчи внедряването и използването на бреговото електрозахранване. Използването на такава електроенергия се счита за 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 корабни горива от тези плавателни съдове.
- (3) Тъй като чрез използването му се избягват замърсяващи въздуха емисии, причинени от изгарянето на корабни горива от плавателните съдове при престоя им на котвена стоянка, бреговото електрозахранване допринася за подобряване на качеството на въздуха в района на пристанищните градове и за намаляване на шума. При специфичните условия на структурата на производството на електроенергия в Нидерландия използването на брегово електрозахранване вместо на електроенергия, произведена чрез изгаряне на корабни горива, по-специално, се очаква да намали емисиите на CO₂, другите замърсители на въздуха и шума. Поради това се очаква мярката да допринесе за постигането на целите на политиките на Съюза в областта на околната среда, здравеопазването и климата.
- (4) Предоставянето на Нидерландия на разрешение да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията при брегово електрозахранване не

¹ ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51.

надхвърля необходимото, за да се повиши използването на такова електрозахранване, тъй като в повечето случаи производството на електроенергия на борда на плавателните съдове 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.

- (5) Съгласно член 19, параграф 2 от Директива 2003/96/ЕО всяко разрешение, предоставено по силата на тази разпоредба, трябва да бъде строго ограничено във времето. С цел да се гарантира, че срокът на разрешението е достатъчно дълъг, така че да не разколебае съответните икономически оператори да направят необходимите инвестиции, е подходящо да се даде разрешение за периода от 01 юли 2021 г. до 30 юни 2027 г. Разрешението следва обаче да престане да се прилага от датата на прилагане на всички общи разпоредби относно данъчните предимства за брегово електрозахранване, приети от Съвета съгласно член 113, или друга приложима разпоредба от Договора за функционирането на Европейския съюз, в случай че разпоредбите станат приложими преди 30 юни 2027 г.
- (6) Настоящото решение не засяга прилагането на правилата на Съюза относно държавната помощ,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

На Нидерландия се предоставя разрешение да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията, която се доставя пряко на съоръжения за брегово електрозахранване за плавателни съдове, различни от плавателни съдове за частно плаване за развлечение, при престоя им на котвена стоянка в пристанища, при условие че се спазват минималните равнища на данъчно облагане съгласно член 10 от Директива 2003/96/ЕО.

Член 2

Настоящото решение се прилага от 1 юли 2021 г. до 30 юни 2027 г.

Ако обаче Съветът, като действа въз основа на член 113 или друга съответна разпоредба от Договора за функционирането на Европейския съюз, предвиди общи правила за данъчни предимства за бреговото електрозахранване, прилагането на настоящото решение трябва да се преустанови в деня, в който станат приложими тези общи правила.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Кралство Нидерландия.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Съвета
Председател