



Βρυξέλλες, 3 Σεπτεμβρίου 2020
(OR. en)

10417/20

Διοργανικός φάκελος:
2020/0207 (NLE)

FISC 174
ECOFIN 768
ENER 269
TRANS 359

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για την Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	28 Αυγούστου 2020
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2020) 435 final
Θέμα:	Πρόταση για ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ με την οποία επιτρέπεται στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην απευθείας παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2020) 435 final.

συνημμ.: COM(2020) 435 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**με την οποία επιτρέπεται στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή
στην απευθείας παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία σύμφωνα με το
άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ**

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση διέπεται από την οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας¹ (στο εξής: οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας ή οδηγία).

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας, εκτός από τις διατάξεις που θεσπίζονται ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο αποφασίζοντας ομόφωνα κατόπιν πρότασης της Επιτροπής μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας για λόγους ειδικής πολιτικής.

Δυνάμει της εκτελεστικής απόφασης 2014/722/EE του Συμβουλίου της 14ης Οκτωβρίου 2014² (της οποίας προηγήθηκε η εκτελεστική απόφαση 2011/445/EE του Συμβουλίου της 12ης Ιουλίου 2011³), έχει ήδη επιτραπεί στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας στην απευθείας παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής⁴ (στο εξής: ηλεκτροδότηση από την ξηρά).

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να παραταθεί η εν λόγω άδεια όπως έχει ζητήσει η Γερμανία, δεδομένου ότι η ισχύουσα παρέκκλιση λήγει στις 16 Ιουλίου 2020.

Με επιστολή της 29ης Ιανουαρίου 2020, οι γερμανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι προτίθενται να παρατείνουν το ισχύον μέτρο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025. Συμπληρωματικές πληροφορίες παρασχέθηκαν με επιστολή της 30ής Απριλίου 2020.

Η Γερμανία επιδιώκει να ανανεωθεί η άδεια εφαρμογής μειωμένου φορολογικού συντελεστή ύψους 0,50 EUR/Mwh, ο οποίος ισούται με τον ελάχιστο συντελεστή φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας για επιχειρηματική χρήση που προβλέπει η οδηγία, στην παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά σε πλοία⁵ τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για εμπορικούς σκοπούς στα θαλάσσια και εσωτερικά ύδατα της Ένωσης (συμπεριλαμβανομένης της αλιείας)⁶.

Η αιτούμενη περίοδος ισχύος καλύπτει το χρονικό διάστημα από τις 17 Ιουλίου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, αποτελεί συνέχεια της ισχύουσας παρέκκλισης και βρίσκεται εντός του μέγιστου διαστήματος που επιτρέπεται βάσει του άρθρου 19 της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας.

Στόχος της μείωσης αυτής είναι να συνεχίσει να παρέχεται οικονομικό κίνητρο για την ανάπτυξη και χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά ώστε να μειωθεί η ατμοσφαιρική

¹ EE L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

² EE L 300 της 18.10.2014, σ. 55.

³ EE L 191 της 22.7.2011, σ. 22.

⁴ Ο όρος «αδιωτικό σκάφος αναψυχής» ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2003/96/EK.

⁵ Προσδιορίζονται στο αίτημα ως όλα τα μηχανοκίνητα πλοία, σκάφη και πλωτές κατασκευές που καλύπτει το κεφάλαιο 89 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας.

⁶ Όπως ορίζεται στην εθνική νομοθεσία, το μέτρο δεν εφαρμόζεται στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά πλωτών σκαφών κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στο ναυπηγείο.

ρύπανση στις πόλεις-λιμένες, να βελτιωθεί η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και να μειωθεί ο θόρυβος προς όφελος της υγείας των κατοίκων.

Απώτερος στόχος του μέτρου που προτίθεται να εφαρμόσει η Γερμανία είναι, επίσης, η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των πλωτών μεταφορών.

Με το αιτούμενο μέτρο η Γερμανία επιθυμεί να διατηρήσει το κίνητρο για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η οποία θεωρείται λιγότερο ρυπογόνος επιλογή έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων. Όπως επισημαίνεται στο αίτημα, στη Γερμανία ο κανονικός συντελεστής φόρου ηλεκτρικής ενέργειας είναι 20,50 EUR/MWh. Επί του παρόντος, η φορολογική απαλλαγή αντιστοιχεί σε 20,00 EUR/MWh. Αυτό σημαίνει ότι οι δικαιούχοι χρεώνονται με τον ελάχιστο εφαρμοστέο ενωσιακό φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, ο οποίος ανέρχεται σε 0,50 EUR/MWh (όπως καθορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 και στον πίνακα Γ του παραρτήματος I της οδηγίας, για επιχειρηματική χρήση). Η Γερμανία επιτρέπει την παροχή φορολογικού πλεονεκτήματος τόσο με την εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή στην παροχή ηλεκτρικής ενέργειας (απαιτείται άδεια) όσο και με την επιστροφή φόρου.

Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας για την φορολογία της ενέργειας, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να απαλλάσσουν τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας επί ελλιμενισμένων πλοίων. Μπορούν επίσης να τα απαλλάσσουν στην περίπτωση ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται επί πλοίων για τη ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας. Η Γερμανία επιβεβαίωσε τη μεταφορά αυτής της τελευταίας προαιρετικής απαλλαγής στο εθνικό της δίκαιο.

Οι γερμανικές αρχές επισήμαναν ότι η φορολογική μείωση ισχύει για όλα τα πλοία, εκτός από τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, υπό την έννοια ότι όλα τα πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορική ναυσιπλοΐα, ανεξαρτήτως μεγέθους ή σημαίας, μπορούν να επωφεληθούν από τη μείωση φόρου. Ωστόσο, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά δεν είναι υποχρεωτική για τα πλοία.

Όπως επισημαίνεται στο αίτημα, από την έναρξη ισχύος του καθεστώτος το 2011, ο αριθμός δικαιούχων έχει αυξηθεί σημαντικά· στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, σχεδόν όλα τα πλοία μπορούν να αγοράζουν ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά· επί του παρόντος, στον θαλάσσιο τομέα υπάρχουν ελάχιστες εγκαταστάσεις, οι οποίες δεν προορίζονται για πορθμεία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ νησιών. Επιπλέον, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, στα εσωτερικά ύδατα υπάρχουν 454 εγκαταστάσεις σε λειτουργία, 385 προγραμματισμένες εγκαταστάσεις και το δυναμικό για 115 επιπλέον εγκαταστάσεις. Στους θαλάσσιους λιμένες υπάρχουν 240 εγκαταστάσεις σε λειτουργία (εκ των οποίων οι 237 αφορούν ακτοπλοϊκές γραμμές), 30 προγραμματισμένες εγκαταστάσεις (κυρίως για κρουαζιερόπλοια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) και δυναμικό για 32 επιπλέον εγκαταστάσεις.

Κατά την εκτίμηση των απωλειών φορολογικών εσόδων λόγω του μέτρου, οι γερμανικές αρχές υπολόγισαν αυτές τις απώλειες με βάση την καταναλωθείσα ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας σε σχέση με το όφελος και το ποσό του πλεονεκτήματος. Η φορολογική απαλλαγή ανέρχεται επί του παρόντος σε 20,00 EUR/MWh (όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ο κανονικός φορολογικός συντελεστής αντιστοιχεί σε 20,50 EUR/MWh). Το 2019, στους λιμένες, 79 302 MWh ηλεκτρικής ενέργειας προήλθαν από ηλεκτροδότηση από την ξηρά. Λαμβανομένης υπόψη της φορολογικής απαλλαγής, το αποτέλεσμα είναι απώλεια

φορολογικών εσόδων ύψους 1,586 εκατ. EUR το 2019. Αν υποθεθεί ότι στο μέλλον η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά θα αυξηθεί λόγω των μέτρων στήριξης, η απώλεια υπολογίζεται σε 2 εκατ. EUR ετησίως για τα επόμενα έτη.

Η Γερμανία ζήτησε να παραταθεί η άδεια μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2025, με έναρξη από τις 17 Ιουλίου 2020, χωρίς διακοπή σε σχέση με την ισχύουσα παρέκκλιση και εντός του μέγιστου διαστήματος που προβλέπει το άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας.

Με τη μείωση του φόρου, η Γερμανία επιθυμεί να παράσχει κίνητρο στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων ώστε να επιλέγουν την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, με σκοπό να περιοριστούν οι εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα και ο θόρυβος από τη χρήση καυσίμων από ελλιμενισμένα πλοία, καθώς και οι εκπομπές CO₂. Με την εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα καταστεί ανταγωνιστικότερη σε σύγκριση με την ηλεκτροπαραγωγή επί του σκάφους με τη χρήση καυσίμων πλοίων, η οποία τυγχάνει φοροαπαλλαγής.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η φορολογία της ηλεκτρικής ενέργειας διέπεται από την οδηγία 2003/96/EK, και ιδίως το άρθρο 10. Στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) προβλέπεται υποχρεωτική φορολογική απαλλαγή για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί σκαφών αναψυχής. Στα άρθρα 5, 15 και 17 προβλέπεται η δυνατότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν φορολογικές διαφοροποιήσεις, μεταξύ άλλων, απαλλαγές και μειώσεις, για ορισμένες χρήσεις της ηλεκτρικής ενέργειας. Ωστόσο, οι εν λόγω διατάξεις καθαυτές δεν προβλέπουν μειωμένη φορολογία της ηλεκτροδότησης από την ξηρά.

Σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ γι' αυτό το θέμα· ειδικότερα, το καθεστώς κρίθηκε κατάλληλο και κοινοποιήθηκε βάσει του άρθρου 25 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής⁷, ο οποίος έχει πλέον αντικατασταθεί από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής⁸, όπως διευκρινίζεται κατωτέρω.

Διατάξεις βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας αναφέρει τα ακόλουθα:

Εκτός από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στα προηγούμενα άρθρα και ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις για λόγους ειδικής πολιτικής.

Με την εν λόγω μείωση του φόρου, οι γερμανικές αρχές επιδιώκουν να συνεχίσουν να προωθούν έναν λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον τρόπο, με τον οποίο τα πλοία θα μπορούν να καλύπτουν τις ανάγκες τους σε ηλεκτρική ενέργεια ενόσω είναι ελλιμενισμένα, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και τη μείωση του θορύβου. Η Επιτροπή έχει ήδη συστήσει την επιλογή της ηλεκτροδότησης από

⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης (Γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία) (ΕΕ L 214 της 9.8.2008, σ. 3).

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1).

την ξηρά ως εναλλακτική λύση έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων και, επομένως, έχει αναγνωρίσει τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η λύση αυτή⁹. Επί του παρόντος, ο κανονικός συντελεστής για την ηλεκτρική ενέργεια είναι 20,50 EUR/MWh, ενώ η φορολογική απαλλαγή αντιστοιχεί σε 20,00 EUR/MWh. Οι δικαιούχοι χρεώνονται με τον ελάχιστο φορολογικό συντελεστή της ΕΕ για την ηλεκτρική ενέργεια βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, ο οποίος ισούται με 0,50 EUR/MWh, και συνεπώς, το μέτρο αυτό μπορεί να συνεχίσει να συμβάλλει στον προαναφερθέντα στόχο πολιτικής.

Η δυνατότητα θέσπισης ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι δυνατό να προβλέπεται δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας, δεδομένου ότι σκοπός της είναι να επιτρέψει στα κράτη μέλη τη θέσπιση περαιτέρω απαλλαγών ή μειώσεων για λόγους ειδικής πολιτικής.

Η Γερμανία ζήτησε να εφαρμοστεί το μέτρο σχεδόν για το μέγιστο επιτρεπόμενο χρονικό διάστημα σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2, δηλ. για 6 έτη. Καταρχήν, η περίοδος εφαρμογής της παρέκκλισης θα πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη ώστε να μην αποθαρρυνθούν οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων και οι προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας όσον αφορά τη συνέχιση ή την έναρξη των αναγκαίων επενδύσεων σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Με αυτό το χρονικό διάστημα θα παρασχεθεί η μέγιστη δυνατή ασφάλεια δικαίου, επίσης, για φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, οι οποίοι χρειάζονται να προγραμματίζουν τις επενδύσεις τους σε εξοπλισμό επί των πλοίων.

Ωστόσο, η παρέκκλιση δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει μελλοντικές τροποποιήσεις του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη η επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας και το ενδεχόμενο έκδοσης από το Συμβούλιο νομοθετικής πράξης βάσει πρότασης της Επιτροπής για την τροποποίηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας. Η εν λόγω αναθεώρηση ακολουθεί την αξιολόγηση της οδηγίας σχετικά με τη φορολογία της ενέργειας¹⁰ και τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με το πλαίσιο της ΕΕ για τη φορολογία της ενέργειας της 28ης Νοεμβρίου 2019¹¹. Στα συμπεράσματά του, το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να αναλύσει και να αξιολογήσει πιθανές επιλογές με σκοπό τη δημοσίευση, σε εύθετο χρόνο, μιας πρότασης σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας· κάλεσε επίσης την Επιτροπή να εξετάσει ιδιαίτερα το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, τους ελάχιστους συντελεστές και τις ειδικές φορολογικές μειώσεις και απαλλαγές.

Υπό τις περιστάσεις αυτές, κρίνεται μεν σκόπιμο να χορηγηθεί η άδεια για το αιτούμενο διάστημα, η ισχύς όμως της παρέκκλισης θα πρέπει να εξαρτηθεί από την έναρξη της εφαρμογής γενικών διατάξεων επί του θέματος πριν από τα τέλη του 2025.

Επιπλέον, οι γερμανικές αρχές τόνισαν ότι απαιτούνται πρόσθετα μέτρα (όπως μείωση άλλων συνιστωσών της ηλεκτρικής ενέργειας, η ρύθμιση της χρέωσης καθημερινής υπηρεσίας, επενδύσεις σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά και κανονιστικά μέτρα), προκειμένου να βελτιωθεί το πλαίσιο για τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά στους λιμένες.

Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις

⁹ Σύσταση 2006/339/EK της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 125 της 12.5.2006, σ. 38).

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 28ης Νοεμβρίου 2019, 14608/19, FISC 458.

Ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής ύψους 0,50 EUR ανά MWh που προβλέπεται από τις γερμανικές αρχές ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας της ΕΕ για ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ. Οι γερμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι το καθεστώς κρίθηκε κατάλληλο βάσει του άρθρου 25 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής¹² (παλαιά έκδοση του γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία ή ΓΚΑΚ). Όπως επισημαίνεται στο αίτημα, το ισχύον καθεστώς κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή στις 11 Νοεμβρίου 2014 βάσει του προαναφερθέντος άρθρου 25 του ΓΚΑΚ (παλαιά έκδοση). Η εν λόγω διάταξη έχει πλέον αντικατασταθεί από το άρθρο 44 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής¹³, όπου καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους ενισχύσεις υπό μορφή μειώσεων περιβαλλοντικών φόρων δυνάμει της οδηγίας 2003/96/ΕΚ είναι δυνατό να απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις κοινοποίησης που εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις. Η παρούσα πρόταση δεν θίγει τυχόν αξιολόγηση του μέτρου από την Επιτροπή στο πλαίσιο των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Επιπλέον, η πρόταση εκτελεστικής απόφασης του Συμβουλίου δεν προδικάζει την υποχρέωση του κράτους μέλους να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Πολιτική για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή

Το αιτούμενο μέτρο αφορά κυρίως την πολιτική της ΕΕ για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή. Το εν λόγω μέτρο, στον βαθμό που θα συμβάλει στον περιορισμό της χρήσης καυσίμων πλοίων επί ελλιμενισμένων πλοίων, θα συμβάλει στην πράξη και στην επίτευξη του στόχου της βελτίωσης της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και της μείωσης του θορύβου. Σύμφωνα με την οδηγία 2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα¹⁴, τα κράτη μέλη απαιτείται να μεριμνούν ώστε τα επίπεδα διαφόρων ατμοσφαιρικών ρύπων να μην υπερβαίνουν τις οριακές τιμές, τις τιμές-στόχους και άλλα πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα που καθορίζονται στην οδηγία. Για την εκπλήρωση αυτής της υποχρέωσης απαιτείται η εξεύρεση λύσεων από τα κράτη μέλη σε προβλήματα όπως οι εκπομπές ρύπων από ελλιμενισμένα πλοία, όποτε συντρέχει περίπτωση, και γίνεται αντιληπτό ότι σε λιμένες που αντιμετωπίζουν αυτά τα προβλήματα η ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα ενθαρρύνεται περαιτέρω, στο πλαίσιο της συνολικής στρατηγικής για την ποιότητα του αέρα. Η ηλεκτροδότηση από την ξηρά ενθαρρύνεται επίσης στο πλαίσιο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802¹⁵, η οποία ρυθμίζει την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο.

Το μέτρο είναι επίσης πιθανό να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών CO₂, στον βαθμό που οι εκπομπές του μείγματος ηλεκτρικής ενέργειας από το χερσαίο δίκτυο είναι μικρότερης έντασης άνθρακα σε σχέση με την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου με τη

¹² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης (Γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία) (ΕΕ L 214 της 9.8.2008, σ. 3).

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1).

¹⁴ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

¹⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58).

χρήση καυσίμων πλοίου, λόγω της υψηλότερης απόδοσης του συστήματος και των διαφορών όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα καύσιμα. Στο πλαίσιο αυτό, οι γερμανικές αρχές υπογράμμισαν ότι, παρότι η πραγματική εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ εξαρτάται από την ποιότητα της χρησιμοποιούμενης ηλεκτρικής ενέργειας, στο γερμανικό μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας οι εκτιμώμενες εξοικονομήσεις θα είναι περίπου 30 % και το ποσοστό αυτό αναμένεται ότι θα αυξηθεί στο μέλλον. Επιπλέον, οι γερμανικές αρχές αναμένουν ότι οι τοπικές εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) από την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου θα μπορούσαν να μειωθούν σημαντικά με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά· οι εκπομπές θορύβου θα μπορούσαν επίσης να μειωθούν σημαντικά.

Σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, οι κινητήρες πλοίων παράγουν κατά προσέγγιση τις παρακάτω εκπομπές όσον αφορά την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας ανά kWh, οι οποίες θα μπορούσαν συνεπώς να μειωθούν με κάθε kWh ηλεκτροδότησης από την ξηρά:

Τύπος σκάφους	g CO ₂ /kWh	g NO _x /kWh	g SO _x /kWh	g PM/kWh
Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	640	12,0	0,39	0,19
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς φυσικού αερίου/πετρελαίου/χημικών	704	12,5	0,43	0,18
Πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην	699	13,0	0,43	0,18
Συμβατικό σκάφος πολλαπλών χρήσεων	692	14,1	0,42	0,18
Κρουαζιερόπλοιο	679	12,0	0,41	0,18
Άλλο θαλάσσιο σκάφος	737	—	0,45	0,18
Πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας	721	8,1	0,04	0,15
Λιμενικό όχημα	726	—	0,04	0,15

Ενεργειακή πολιτική

Το μέτρο είναι σύμφωνο με την οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹⁶, η οποία καλύπτει το θέμα της δημιουργίας εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε λιμένες όπου υπάρχει ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις και το κόστος δεν είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένου του περιβαλλοντικού οφέλους. Η ηλεκτροδότηση από την ξηρά έχει επίσης αναγνωριστεί ως στόχος κοινού συμφέροντος για τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ¹⁷

Υπενθυμίζεται στο σημείο αυτό ότι σημαντικός λόγος της δυσμενούς ανταγωνιστικής θέσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι ότι για την εναλλακτική λύση, δηλαδή την ηλεκτροπαραγωγή επί πλοίων που είναι ελλιμενισμένα σε θαλάσσιους λιμένες, ισχύει πλήρης

¹⁶ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

¹⁷ C(2014) 2231 final της 9ης Απριλίου 2014 [State aid SA.37322 (2013/N)] – Germany Alternative power supply for cruise ships in the Hamburg City Port (Altona – HafenCity).

φοροαπαλλαγή: απαλλάσσεται από τη φορολογία όχι μόνο το καύσιμο πλοίων που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας —η συνήθης κατάσταση δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ— αλλά και η ίδια η ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου [βλ. άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ]. Παρόλο που η τελευταία αυτή απαλλαγή θα ήταν δυνατό να θεωρηθεί ότι δύσκολα συμβιβάζεται με τους περιβαλλοντικούς στόχους της Ένωσης, ωστόσο εξυπηρετεί πρακτικούς σκοπούς. Πράγματι, για τη φορολόγηση της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται επί του πλοίου χρειάζεται δήλωση εκ μέρους του πλοιοκτήτη —ο οποίος συνήθως είναι εγκατεστημένος σε τρίτη χώρα— ή του φορέα εκμετάλλευσης σχετικά με την καταναλωθείσα ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας. Στη δήλωση πρέπει επίσης να προσδιορίζεται το ποσοστό της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται στα χωρικά ύδατα του κράτους μέλους στο οποίο οφείλεται ο φόρος. Αυτό θα προκαλούσε τεράστιο διοικητικό φόρτο για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα όφειλαν να συντάσσουν τέτοιες δηλώσεις για κάθε κράτος μέλος του οποίου τα χωρικά ύδατα εμπλέκονται. Ανάλογες παρατηρήσεις ισχύουν και στην περίπτωση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της προαιρετικής φορολογικής μεταχείρισης σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας (που εφαρμόζεται από τη Γερμανία). Υπό αυτές τις συνθήκες, είναι δυνατό να δικαιολογηθεί η μεταχείριση της λιγότερο ρυπογόνου εναλλακτικής επιλογής ηλεκτροδότησης από την ξηρά κατά τρόπο ώστε να μη βρίσκεται σε μειονεκτική θέση και, επομένως, να επιτραπεί στη Γερμανία η συνέχιση της εφαρμογής μειωμένου φορολογικού συντελεστή.

Πολιτική μεταφορών

Το μέτρο συνάδει με τη σύσταση 2006/339/ΕΚ της Επιτροπής σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Ένωσης¹⁸, όπως και με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές»¹⁹.

Εσωτερική αγορά και θεμιτός ανταγωνισμός

Όσον αφορά την εσωτερική αγορά και τον θεμιτό ανταγωνισμό, με το αιτούμενο μέτρο περιορίζεται μόνο η υφιστάμενη στρέβλωση μεταξύ δύο ανταγωνιστικών πηγών ηλεκτρικής ενέργειας για τα ελλιμενισμένα πλοία, δηλαδή της ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου και της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, η οποία οφείλεται στη φοροαπαλλαγή των καυσίμων πλοίων.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, πρέπει καταρχάς να αναφερθεί ότι πολύ λίγα πλοία χρησιμοποιούν επί του παρόντος την ηλεκτροδότηση από την ξηρά σε εμπορική βάση. Επομένως, σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μπορεί να προκύψουν μόνο μεταξύ πλοίων που επωφελούνται από το αιτούμενο μέτρο επιλέγοντας την ηλεκτροδότηση από την ξηρά και άλλων πλοίων που θα εξακολουθήσουν να παράγουν ηλεκτρική ενέργεια επί του πλοίου. Αν και οι ακριβείς προβλέψεις κόστους εξαρτώνται κυρίως από την εξέλιξη των τιμών του πετρελαίου και, ως εκ τούτου, είναι εξαιρετικά δύσκολες, από τις τελευταίες διαθέσιμες εκτιμήσεις προκύπτει (σύμφωνα με τα στοιχεία που παρείχε η Γερμανία) ότι, συνολικά, ακόμη και η πλήρης φορολογική απαλλαγή δεν θα μείωνε, στις περισσότερες περιπτώσεις, το λειτουργικό κόστος της ηλεκτροδότησης από την

¹⁸ Σύσταση 2006/339/ΕΚ της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 125 της 12.5.2006, σ. 38).

¹⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών – Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, COM(2009) 8 τελικό της 21ης Ιανουαρίου 2009.

ξηρά σε επίπεδο χαμηλότερο του κόστους ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου²⁰ και, κατά συνέπεια, δεν θα αποτελούσε σε καμία περίπτωση σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων οι οποίοι χρησιμοποιούν ηλεκτροδότηση από την ξηρά σε σχέση με αυτούς που χρησιμοποιούν ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου. Στην παρούσα περίπτωση, είναι ακόμη λιγότερο αναμενόμενη παρόμοια σημαντική στρέβλωση, εφόσον η Γερμανία θα τηρήσει το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/EK όσον αφορά την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση.

Επιπλέον, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Γερμανία επιτρέπει την παροχή φορολογικού πλεονεκτήματος τόσο με την εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή (απαιτείται άδεια) όσο και με την επιστροφή φόρου. Σε περίπτωση φορολόγησης της ηλεκτροδότησης με μειωμένο συντελεστή, υπάρχει το ενδεχόμενο ο πάροχος ηλεκτρικής ενέργειας να μη μετακυλίσει ή να μετακυλίσει μόνο ένα μέρος του φορολογικού πλεονεκτήματος στον τελικό καταναλωτή, δηλαδή στον φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου. Πάντα σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, κατά κανόνα το φορολογικό πλεονέκτημα μετακυλιέται. Ακόμη όμως και στις περιπτώσεις που η μείωση του φόρου μετακυλιέται πλήρως στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων που τροφοδοτούνται από την ξηρά με ηλεκτρική ενέργεια φορολογούμενη με τον ελάχιστο συντελεστή όπως προβλέπεται στην οδηγία 2003/96/EK, οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης δεν αποκομίζουν στην πραγματικότητα οικονομικό πλεονέκτημα έναντι των φορέων εκμετάλλευσης που παράγουν οι ίδιοι ηλεκτρική ενέργεια επί του πλοίου, διότι αυτή η ηλεκτρική ενέργεια απαλλάσσεται από φόρο. Κατά τις γερμανικές αρχές, η υποκατάσταση της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων σκαφών από την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η οποία θα φορολογείται με τον κατώτατο ισχύοντα συντελεστή, δεν θα οδηγήσει σε συνολικό πλεονέκτημα από πλευράς κόστους.

Επιπλέον, η πρόσβαση σε ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα είναι διαθέσιμη για τα εκάστοτε πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους, χωρίς αυτό να οδηγεί σε ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση των εθνικών οικονομικών φορέων έναντι των ανταγωνιστών τους από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, μπορεί να αναμένεται ότι θα είναι αμελητέες οι ενδεχόμενες επιπτώσεις επί των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών, οι οποίες θα ήταν δυνατό να προκύψουν αν τα πλοία άλλαζαν πορεία λόγω της δυνατότητας να ηλεκτροδοτούνται από την ξηρά με μειωμένο φορολογικό συντελεστή. Σε μια κατάσταση στην οποία, όπως προαναφέρεται, δεν είναι πιθανό, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά να καταστεί οικονομικότερη απ' ό,τι η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου, παρά τη μείωση του φόρου, δεν είναι πιθανό επίσης αυτή η μείωση του φόρου για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά να στρεβλώσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, παρακινώντας τα πλοία να αλλάζουν την πορεία τους ανάλογα με τη διαθεσιμότητα αυτής της επιλογής. Οι γερμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι άλλοι παράγοντες (όπως ο προορισμός των εμπορευμάτων ή των επιβατών ή άλλοι οικονομικοί παράγοντες) διαδραματίζουν κάποιον ρόλο στην επιλογή των λιμένων, επομένως απλώς και μόνο η διαθεσιμότητα ηλεκτροδότησης από την ξηρά δεν φαίνεται να είναι καθοριστικής σημασίας.

Επιπλέον, οι γερμανικές αρχές τονίζουν ότι η ηλεκτροδότηση από την ξηρά περιορίζεται επίσης λόγω της έλλειψης διεθνώς συμφωνημένων τεχνικών προδιαγραφών για τη σύνδεση

²⁰ Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, Αύγουστος 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Η ανάλυση κόστους αφορά τρεις λιμένες: του Γκέτεμποργκ (Σουηδία), του Juneau και του Long Beach (ΗΠΑ).

των πλοίων στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας και, σε ορισμένες περιπτώσεις, λόγω της έλλειψης δυναμικότητας ηλεκτροδότησης από την ξηρά.

Λαμβανομένου υπόψη του χρονικού πλαισίου για το οποίο προτείνεται να παραταθεί η άδεια εφαρμογής μειωμένου φορολογικού συντελεστή, εκτός εάν προκύψουν σημαντικές αλλαγές του ισχύοντος πλαισίου και της κατάστασης, είναι μάλλον απίθανο να αλλάξει η ανάλυση που παρατίθεται στις προηγούμενες παραγράφους πριν από την ημερομηνία λήξης του μέτρου.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/EK του Συμβουλίου.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Ο τομέας της έμμεσης φορολογίας, που καλύπτεται από το άρθρο 113 της ΣΛΕΕ, δεν εμπίπτει καθαυτός στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 3 της ΣΛΕΕ.

Ωστόσο, δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/EK, στο Συμβούλιο έχει δοθεί αποκλειστική αρμοδιότητα, σύμφωνα με το παράγωγο δίκαιο, να επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίζει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης. Επομένως, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να υποκαταστήσουν το Συμβούλιο. Κατά συνέπεια, στην παρούσα εκτελεστική απόφαση δεν έχει εφαρμογή η αρχή της επικουρικότητας. Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι η παρούσα πράξη δεν αποτελεί σχέδιο νομοθετικής πράξης, δεν θα πρέπει να διαβιβαστεί στα εθνικά κοινοβούλια σύμφωνα με το πρωτόκολλο αριθ. 2 που προσαρτάται στις Συνθήκες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την αρχή της επικουρικότητας.

• Αναλογικότητα

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας. Η μείωση του φόρου δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου.

• Επιλογή της νομικής πράξης

Ως νομική πράξη προτείνεται η εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου. Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96 προβλέπει μόνο αυτό το είδος μέτρου.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

• Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας

Το μέτρο δεν απαιτεί την αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας.

• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η παρούσα πρόταση βασίζεται σε αίτημα της Γερμανίας και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Δεν υπήρξε ανάγκη εξωτερικής εμπειρογνωσίας.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας σε μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του και δεν απαιτείται εκτίμηση επιπτώσεων.

Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, από τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από τη Γερμανία προκύπτει ότι το μέτρο θα έχει περιορισμένες επιπτώσεις στα φορολογικά έσοδα και ότι ο φορολογικός συντελεστής για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα εξακολουθήσει να είναι υψηλότερος από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/EK. Η Γερμανία αναμένει ότι το μέτρο θα έχει θετικές επιπτώσεις όσον αφορά την επίτευξη των περιβαλλοντικών της στόχων και ειδικότερα τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και τη μείωση του θορύβου στις πόλεις-λιμένες.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με την εκτίμηση των γερμανικών αρχών σχετικά με την απώλεια φορολογικών εσόδων από το μέτρο, αναμένεται απώλεια 2 εκατ. EUR ετησίως για τα προσεχή έτη.

Παράλληλα, τα περιβαλλοντικά οφέλη μπορούν να είναι σημαντικά. Οι γερμανικές αρχές υπογράμμισαν ότι, παρότι η πραγματική εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ εξαρτάται από την ποιότητα της χρησιμοποιούμενης ηλεκτρικής ενέργειας, στο γερμανικό μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας οι εκτιμώμενες εξοικονομήσεις θα είναι περίπου 30 % και το ποσοστό αυτό αναμένεται ότι θα αυξηθεί στο μέλλον. Επιπλέον, οι γερμανικές αρχές αναμένουν ότι οι τοπικές εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) από την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου θα μπορούσαν να μειωθούν σημαντικά με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά· οι εκπομπές θορύβου θα μπορούσαν επίσης να μειωθούν σημαντικά.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Το μέτρο δεν προβλέπει απλούστευση. Προκύπτει από το αίτημα της Γερμανίας και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Το μέτρο δεν έχει επίπτωση στα θεμελιώδη δικαιώματα.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το μέτρο δεν συνεπάγεται ούτε οικονομική ούτε διοικητική επιβάρυνση για την Ένωση. Συνεπώς, η πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Δεν απαιτείται σχέδιο εφαρμογής. Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας μείωσης του φόρου για μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του. Η άδεια χορηγείται για περιορισμένο χρονικό διάστημα έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025. Ο φορολογικός συντελεστής ο οποίος θα εφαρμοστεί θα ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται από

την οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας. Είναι δυνατή η αξιολόγηση του μέτρου σε περίπτωση αιτήματος ανανέωσης μετά τη λήξη της περιόδου ισχύος.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Η πρόταση δεν απαιτεί επεξηγηματικά έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Το άρθρο 1 ορίζει ότι θα επιτραπεί στη Γερμανία η εφαρμογή μειωμένου συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται απευθείας σε πλοία ελλιμενισμένα σε γερμανικούς λιμένες, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής («ηλεκτροδότηση από την ξηρά»). Ο φορολογικός συντελεστής δεν μπορεί να είναι χαμηλότερος από 0,50 EUR ανά MWh, δηλαδή από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται από την οδηγία για την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση. Δεν θα είναι δυνατή η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας με μειωμένο συντελεστή για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, όπως ορίζονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2003/96/EK.

Το άρθρο 2 ορίζει ότι η αιτούμενη άδεια χορηγείται με ισχύ από τις 17 Ιουλίου 2020, σε συνέχεια με την ισχύουσα εκτελεστική απόφαση 2014/722/ΕΕ του Συμβουλίου, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, διάστημα που δεν υπερβαίνει τη μέγιστη περίοδο 6 ετών η οποία προβλέπεται από την οδηγία, όπως έχει ζητήσει η Γερμανία.

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία επιτρέπεται στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην απευθείας παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας¹ και ιδίως το άρθρο 19,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την εκτελεστική απόφαση 2014/722/ΕΕ² του Συμβουλίου, επιτράπηκε στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία («ηλεκτροδότηση από την ξηρά») σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, μέχρι τις 16 Ιουλίου 2020.
- (2) Με επιστολή της 29ης Ιανουαρίου 2020, η Γερμανία ζήτησε την άδεια να συνεχίσει να εφαρμόζει μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.
- (3) Με τον μειωμένο φορολογικό συντελεστή που προτίθεται να εφαρμόσει, η Γερμανία έχει σκοπό να συνεχίσει να προάγει την ηλεκτροδότηση από την ξηρά. Η ηλεκτροδότηση αυτή θεωρείται ότι αποτελεί λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον τρόπο κάλυψης των αναγκών των ελλιμενισμένων πλοίων σε ηλεκτρική ενέργεια, σε σύγκριση με τη χρήση καυσίμων πλοίων από τα σκάφη αυτά.
- (4) Αφού με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά αποφεύγεται η εκπομπή ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από την καύση καυσίμων πλοίων, η επιλογή αυτή συμβάλλει στη βελτίωση του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και στη μείωση του θορύβου στις πόλεις-λιμένες. Υπό τις ειδικές συνθήκες της δομής ηλεκτροπαραγωγής στη Γερμανία, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά αντί της χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από την καύση καυσίμων πλοίων αναμένεται ιδίως ότι θα μειώσει τις εκπομπές CO₂, άλλους ατμοσφαιρικούς ρύπους και τον θόρυβο. Συνεπώς, αναμένεται ότι το μέτρο θα συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων πολιτικής της Ένωσης για το περιβάλλον, την υγεία και το κλίμα.

¹ ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

² Εκτελεστική απόφαση 2014/722/ΕΕ του Συμβουλίου, της 14ης Οκτωβρίου 2014, με την οποία επιτρέπεται στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην απευθείας παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ (ΕΕ L 300 της 18.10.2014, σ. 55).

- (5) Η χορήγηση άδειας στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά παραμένει εντός των ορίων του αναγκαίου για την αύξηση της χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται από την ξηρά, δεδομένου ότι στις περισσότερες περιπτώσεις η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου θα εξακολουθήσει να αποτελεί την πλέον ανταγωνιστική εναλλακτική λύση. Για τον ίδιο λόγο, και επειδή σήμερα είναι σχετικά χαμηλός ο βαθμός διείσδυσης της τεχνολογίας στην αγορά, δεν υπάρχουν πιθανότητες να προκληθούν σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού κατά τη διάρκεια εφαρμογής του μέτρου, και, συνεπώς, το μέτρο αυτό δεν θα επηρεάσει αρνητικά την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (6) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/96/EK, κάθε άδεια που χορηγείται δυνάμει της εν λόγω διάταξης πρέπει να υπόκειται σε αυστηρό χρονικό περιορισμό. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το χρονικό διάστημα για το οποίο χορηγείται η άδεια είναι αρκετά μεγάλο ώστε να μην αποθαρρύνονται οι σχετικοί οικονομικοί φορείς να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, είναι σκόπιμο να χορηγηθεί η άδεια μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2025. Ωστόσο, η άδεια θα πρέπει να παύσει να ισχύει από την ημερομηνία εφαρμογής τυχόν γενικών διατάξεων περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά τις οποίες θα θεσπίσει το Συμβούλιο δυνάμει του άρθρου 113 ή οποιασδήποτε άλλης σχετικής διάταξης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε περίπτωση που οι εν λόγω διατάξεις τεθούν σε ισχύ πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2025.
- (7) Προκειμένου να υπάρξει ασφάλεια δικαίου για τους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και πλοίων και να αποφευχθεί το ενδεχόμενο αύξησης του διοικητικού φόρτου των εταιρειών διανομής και αναδιανομής ηλεκτρικής ενέργειας, που θα μπορούσε να προκύψει από τις τροποποιήσεις του φορολογικού συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι η Γερμανία μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζει χωρίς διακοπή τον μειωμένο φορολογικό συντελεστή της ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Συνεπώς, η αιτούμενη άδεια θα πρέπει να χορηγηθεί με ισχύ από τις 17 Ιουλίου 2020, βάσει των ίδιων ρυθμίσεων που προβλέπει η εκτελεστική απόφαση 2014/722/ΕΕ του Συμβουλίου, ώστε να μην υπάρξει κανένα κενό.
- (8) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Επιτρέπεται στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής («ηλεκτροδότηση από την ξηρά»), υπό τον όρο ότι τηρούνται τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας, που αναφέρονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/EK.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από τις 17 Ιουλίου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025.

Ωστόσο, εάν το Συμβούλιο, αποφασίζοντας βάσει του άρθρου 113 της ΣΛΕΕ ή άλλης σχετικής διάταξης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθορίσει γενικούς κανόνες περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η παρούσα απόφαση παύει να εφαρμόζεται την ημέρα κατά την οποία αρχίζει η εφαρμογή των εν λόγω γενικών κανόνων.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*