

Bruxelles, 3 septembrie 2020
(OR. en)

10417/20

**Dosar interinstituțional:
2020/0207(NLE)**

**FISC 174
ECOFIN 768
ENER 269
TRANS 359**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara generală a Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	28 august 2020
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2020) 435 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI de autorizare a Germaniei să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2020) 435 final.

Anexă: COM(2020) 435 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Propunere de

DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI

**de autorizare a Germaniei să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică
furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din
Directiva 2003/96/CE**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Impozitarea produselor energetice și a energiei electrice în Uniune este reglementată de Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității¹ (denumită în continuare „Directiva privind impozitarea energiei” sau „directiva”).

În conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din directivă, pe lângă dispozițiile prevăzute în special la articolele 5, 15 și 17 din directiva respectivă, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri ale nivelului de impozitare din motive de politică specifice.

În temeiul Deciziei de punere în aplicare 2014/722/UE a Consiliului din 14 octombrie 2014² (precedată de Decizia de punere în aplicare 2011/445/UE a Consiliului din 12 iulie 2011³), Germania a fost deja autorizată să aplice o rată redusă a taxei pentru energie electrică în cazul energiei electrice furnizate în mod direct navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement⁴, aflate la dană în porturi („energie electrică furnizată din rețeaua terestră”).

Obiectivul prezentei propuneri este acela de a extinde autorizația respectivă, conform cererii transmise de Germania, dat fiind faptul că actuala derogare expiră la 16 iulie 2020.

Prin scrisoarea din 29 ianuarie 2020, autoritățile germane au informat Comisia cu privire la intenția lor de a prelungi măsura actuală până la 31 decembrie 2025. Prin scrisoarea din 30 aprilie 2020, au fost transmise informații suplimentare.

Germania solicită reînnoirea autorizației de a aplica o rată redusă de a taxei de 0,50 EUR/MWh, egală cu rata minimă de impozitare a energiei electrice utilizate în scopuri comerciale, astfel cum este prevăzută în directivă, pentru alimentarea cu energie electrică furnizată din rețeaua terestră a navelor⁵ care operează exclusiv în scopuri comerciale în apele maritime și continentale ale Uniunii (inclusiv a navelor de pescuit)⁶.

Perioada de valabilitate solicitată este cuprinsă între 17 iulie 2020 și 31 decembrie 2025, ceea ce asigură continuitatea actualei derogări și este în limitele perioadei maxime prevăzute la articolul 19 din Directiva privind impozitarea energiei.

Această reducere are drept obiectiv crearea unui stimulent economic pentru introducerea și utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră în scopul reducerii poluării aerului în orașele portuare, al îmbunătățirii calității aerului la nivel local și al reducerii zgomotului, în beneficiul sănătății locuitorilor.

¹ JO L 283, 31.10.2003, p. 51 - 70.

² JO L 300, 18.10.2014, p. 55 - 56.

³ JO L 191, 22.7.2011, p. 22.

⁴ Termenul „ambarcațiune privată de agrement” este definit la articolul 14 alineatul (1) litera (c) al doilea paragraf din Directiva 2003/96/CE.

⁵ Potrivit cererii, toate vapoarele, navele și dispozitivele plutitoare motorizate care intră sub incidența capitolului 89 din Nomenclatura combinată.

⁶ În conformitate cu legislația națională, măsura nu se aplică energiei electrice furnizate din rețeaua terestră a navelor în timpul șederii lor într-un șantier naval.

Măsura care urmează să fie aplicată de Germania vizează totodată reducerea impactului transportului naval asupra mediului.

Prin intermediul măsurii propuse, Germania dorește să mențină un stimulent pentru utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră, care este considerată a fi o alternativă mai puțin poluantă la producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană în port. După cum se precizează în cerere, în Germania cota standard de impozitare a energiei electrice este de 20,50 EUR/MWh. Avantajul fiscal se ridică în prezent la 20,00 EUR/MWh. Aceasta înseamnă că beneficiarii sunt taxați la rata minimă de impozitare aplicabilă electricității în UE, în temeiul Directivei privind impozitarea energiei, în valoare de 0,50 EUR/MWh [astfel cum se specifică la articolul 10 alineatul (1) și în tabelul C din anexa I la directivă, pentru utilizare comercială]. Germania permite ca avantajul fiscal să fie acordat atât ca rată redusă a taxei percepută la furnizare (este necesară o autorizație), cât și ca rambursare a taxei.

Pe de altă parte, în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva privind impozitarea energiei, statele membre trebuie să scutească de la impozitare produsele energetice utilizate pentru producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană în porturi. Ele pot face acest lucru și în cazul energiei electrice produse la bordul navelor pentru navigația pe căile navigabile interioare, în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) litera (f) din directivă. Germania a confirmat transpunerea acestei din urmă scutiri opționale.

Autoritățile germane au indicat că reducerea fiscală se aplică tuturor navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, în sensul că toate navele implicate în navigația comercială, indiferent de dimensiune sau de pavilion, pot beneficia de reducerea de impozit. Cu toate acestea, nu există nicio obligație ca navele să utilizeze energia electrică furnizată din rețeaua terestră.

După cum se indică în cerere, de la intrarea în vigoare a schemei în 2011, numărul beneficiarilor a crescut în mod semnificativ; în sectorul căilor navigabile interioare, aproape toate navele sunt în măsură să achiziționeze energie electrică furnizată din rețeaua terestră; în prezent, există foarte puține instalații din sectorul maritim care nu sunt destinate feriboturilor care asigură legături între insule. În plus, conform datelor disponibile, în apele continentale există 454 de instalații operaționale, 385 de instalații planificate și posibilitatea de a construi 115 instalații suplimentare. În porturile maritime, există 240 de instalații operaționale (dintre care 237 sunt destinate serviciilor de transport cu feribotul între insule), 30 de instalații planificate (în principal, nave de croazieră și nave portcontainer), precum și posibilitatea de a construi 32 de instalații suplimentare.

Pentru a estima cheltuielile fiscale din cadrul măsurii, autoritățile germane au calculat pierderea de venituri fiscale pe baza cantității de energie electrică consumate în legătură cu avantajul și a cuantumului avantajului. Scutirea fiscală se ridică în prezent la 20,00 EUR/MWh (rata standard de impozitare, astfel cum a fost menționată anterior, este de 20,50 EUR/MWh). În 2019, 79 302 MWh de electricitate au provenit din energia electrică furnizată din rețeaua terestră în porturi. Având în vedere facilitatea fiscală, aceasta duce la o pierdere de venituri fiscale pentru 2019 în valoare de 1 586 de milioane EUR. Presupunând că în viitor consumul de energie electrică furnizată din rețeaua terestră va crește datorită măsurilor de sprijin, pentru următorii ani se estimează o pierdere de 2 milioane EUR pe an.

Germania a solicitat acordarea autorizației până la 31 decembrie 2025, începând cu 17 iulie 2020, fără întrerupere de la actuala derogare și respectând perioada maximă prevăzută la articolul 19 alineatul (2) din directivă.

Prin reducerea taxei, Germania dorește să acorde operatorilor de nave un stimulent în vederea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră, cu scopul de a reduce emisiile atmosferice și a zgomotul produse de arderea combustibililor de către navele aflate la dană, precum și emisiile de CO₂. Aplicarea unei rate reduse a taxei ar consolida competitivitatea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră în raport cu arderea păcurii grele la bord, care este complet scutită de taxe.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Impozitarea energiei electrice este reglementată prin Directiva 2003/96/CE, în special de articolul 10. Articolul 14 alineatul (1) litera (c) prevede o scutire fiscală obligatorie pentru energia electrică produsă la bordul unei ambarcațiuni. Articolele 5, 15 și 17 prevăd posibilitatea statelor membre de a aplica diferențieri fiscale, inclusiv scutiri și reduceri, pentru anumite utilizări ale energiei electrice. Aceste dispoziții nu prevăd însă, ca atare, reducerea impozitării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră.

Potrivit autorităților germane, măsura constituie ajutor de stat și intră în domeniul de aplicare al legislației UE din acest domeniu; în special, schema a fost considerată adecvată și a fost notificată în temeiul articolului 25 din Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei⁷, care este în prezent înlocuit de Regulamentul 651/2014/UE al Comisiei⁸, după cum se precizează în continuare.

Dispoziții în temeiul Directivei privind impozitarea energiei

Articolul 19 alineatul (1) primul paragraf din directivă este formulat după cum urmează:

Pe lângă dispozițiile prevăzute în articolele anterioare, în special articolele 5, 15 și 17, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri din motive de politică specifice.

Prin intermediul reducerii fiscale în cauză, autoritățile germane urmăresc obiectivul de a promova în continuare o modalitate mai puțin dăunătoare pentru mediu de satisfacere a necesarului de energie electrică al navelor pe durata în care se află la dană în porturi și, prin urmare, de a îmbunătăți calitatea aerului la nivel local și de a reduce zgomotul. Comisia a recomandat deja utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră ca alternativă la producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană, recunoscând astfel avantajele pentru mediu ale măsurii⁹. În prezent, rata standard pentru energia electrică este de 20,50 EUR/MWh; avantajul fiscal se ridică în prezent la 20,00 EUR/MWh. Beneficiarii sunt apoi taxați la rata minimă de impozitare a energiei electrice la nivelul UE de 0,50 EUR/MWh, în temeiul Directivei privind impozitarea energiei și, prin urmare, acest demers poate contribui în continuare la obiectivul de politică declarat.

Posibilitatea de a introduce un tratament fiscal favorabil pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră poate fi luată în considerare în temeiul articolului 19 din directivă, deoarece

⁷ Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulament general de exceptare pe categorii de ajutoare), JO L 214, 9.8.2008, p. 3 - 47.

⁸ Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1- 78).

⁹ Recomandarea Comisiei 2006/339/CE din 8 mai 2006 privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră de către nave aflate la dană în porturile comunitare (JO L 125, 12.5.2006).

scopul său este acela de a permite statelor membre să introducă alte scutiri sau reduceri din motive de politică specifice.

Germania a solicitat ca măsura să se aplice pentru o perioadă aproape corespunzătoare perioadei maxime permise de articolul 19 alineatul (2), și anume 6 ani. În principiu, perioada de aplicare a derogării trebuie să fie suficient de lungă pentru ca operatorii portuari și furnizorii de energie electrică să nu fie descurajați să continue sau să înceapă să facă investițiile necesare în instalații de energie electrică furnizată din rețeaua terestră. Această perioadă va oferi securitatea juridică maximă posibilă și operatorilor de nave, care trebuie să își planifice investițiile în echipamentele de la bord.

Totuși, derogarea nu trebuie să submineze evoluțiile viitoare ale cadrului juridic existent și trebuie să ia în considerare viitoarea revizuire a Directivei privind impozitarea energiei și posibilitatea adoptării de către Consiliu a unui act juridic bazat pe propunerea Comisiei de modificare a Directivei privind impozitarea energiei. Această revizuire urmează evaluării Directivei privind impozitarea energiei¹⁰ și concluziilor Consiliului privind cadrul UE de impozitare a energiei din 28 noiembrie 2019¹¹. În concluziile sale, Consiliul a invitat Comisia să analizeze și să evalueze opțiunile posibile în vederea publicării în timp util a unei propuneri de revizuire a Directivei privind impozitarea energiei și a îndemnat Comisia să acorde o atenție deosebită domeniului de aplicare al directivei, ratelor minime, precum și reducerilor și scutirilor fiscale specifice.

În aceste condiții, deși pare oportun să se acorde autorizația pentru perioada solicitată, este necesar ca valabilitatea derogării să fie condiționată de intrarea în vigoare a dispozițiilor generale din acest domeniu înainte de sfârșitul anului 2025.

În plus, autoritățile germane au evidențiat faptul că sunt necesare măsuri suplimentare (cum ar fi reducerea altor componente ale energiei electrice, prețul zilnic al serviciilor, investiții în instalații de energie electrică furnizată de rețeaua terestră și măsuri de reglementare), în vederea îmbunătățirii condițiilor-cadru pentru utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră în porturi.

Norme privind ajutoarele de stat

Rata redusă a taxei de 0,50 EUR/MWh avută în vedere de autoritățile germane corespunde nivelului minim de impozitare a energiei electrice pentru utilizare comercială la nivelul UE în temeiul articolului 10 din Directiva 2003/96/CE. Autoritățile germane susțin că schema a fost considerată adecvată în temeiul articolului 25 din Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei¹² (versiunea anterioară a Regulamentului general de exceptare pe categorii de ajutoare sau RGECA). După cum se indică în cerere, schema existentă a fost notificată Comisiei la 11 noiembrie 2014, în temeiul articolului 25 menționat mai sus (versiunea anterioară). În prezent, dispoziția respectivă este înlocuită de articolul 44 din Regulamentul 651/2014/UE al Comisiei¹³, care prevede condițiile în care ajutoarele sub formă de reduceri ale taxelor de mediu în temeiul Directivei 2003/96/CE pot fi exceptate de la

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ Concluziile Consiliului din 28 noiembrie 2019 (14608/19); FISC 458.

¹² Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulament general de exceptare pe categorii de ajutoare), JO L 214, 9.8.2008, p. 3 - 47.

¹³ Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1- 78).

obligățiile de notificare a ajutoarelor de stat. Prezenta propunere nu aduce atingere niciunei evaluări a măsurii de către Comisie în temeiul normelor privind ajutoarele de stat. În plus, propunerea de decizie de punere în aplicare a Consiliului nu aduce atingere obligației statului membru respectiv de a asigura respectarea normelor privind ajutoarele de stat, inclusiv a Regulamentului 651/2014/UE al Comisiei.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Politica privind mediul și schimbările climatice

Măsura solicitată vizează în principal politica UE privind mediul și schimbările climatice. În măsura în care va contribui la reducerea arderii de păcură grea la bordul navelor aflate în port, măsura va contribui de fapt la atingerea obiectivului de îmbunătățire a calității aerului la nivel local și de reducere a zgomotului. Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător¹⁴ impune statelor membre să se asigure că nivelurile mai multor poluanți atmosferici sunt menținute sub valorile-limită, valorile țintă și alte standarde ale calității aerului stabilite în directivă. În temeiul acestei obligații, statele membre trebuie să găsească soluții la probleme precum emisiile navelor aflate la dană în porturi, în cazul în care acest lucru este relevant, și se preconizează că în porturile care se confruntă cu aceste probleme utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră va fi încurajată în continuare ca parte a strategiei globale privind calitatea aerului. Utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră este, de asemenea, încurajată în temeiul Directivei (UE) 2016/802¹⁵, care reglementează conținutul de sulf din combustibili marini.

De asemenea, este probabil ca măsura să conducă la reducerea emisiilor de CO₂ în măsura în care mixul energetic al rețelei terestre generează, datorită unei eficiențe mai ridicate a sistemului și a diferenței dintre combustibili utilizați, mai puțin dioxid de carbon decât energia electrică produsă la bord prin arderea de păcură grea. În această privință, autoritățile germane au subliniat că, în timp ce economiile reale de emisii de CO₂ depind de calitatea energiei electrice utilizate, în mixul energetic german economiile estimate ar fi de aproximativ 30 %, această proporție urmând să crească în viitor. În plus, autoritățile germane se așteaptă ca emisiile locale de poluanți atmosferici (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2.5}) provenind din producția de energie electrică la bord să poată fi reduse în totalitate prin utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră; emisiile sonore ar putea fi, la rândul lor, reduse în mod semnificativ.

Potrivit autorităților germane, motoarele navelor generează aproximativ următoarele emisii pentru generarea de energie electrică pe kWh, care ar putea fi, prin urmare, reduse cu fiecare kWh de energie electrică furnizată din rețeaua terestră:

Tip de navă	g CO₂/kWh	g NO_x/kWh	g SO_x/kWh	g PM/kWh
Navă portcontainer	640	12,0	0,39	0,19
Navă-cisternă pentru transportul de gaze/petrol/produse chimice	704	12,5	0,43	0,18

¹⁴ Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p. 1).

¹⁵ Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (JO L 132, 21.5.2016, p. 58- 78).

Navă care transportă marfă uscată în vrac	699	13,0	0,43	0,18
Navă convențională multifuncțională	692	14,1	0,42	0,18
Navă de croazieră	679	12,0	0,41	0,18
Alt tip de navă maritimă	737	—	0,45	0,18
Navă de navigație interioară	721	8,1	0,04	0,15
Vehicul utilizat în interiorul portului	726	—	0,04	0,15

Politica energetică

Măsura este în conformitate cu Directiva 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi¹⁶, care abordează problema implantării de instalații de furnizare a energiei electrice din rețeaua terestră în porturi în cazul în care există cerere pentru astfel de instalații, iar costurile nu sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile ecologice. Acesta a fost, de asemenea, recunoscut ca fiind un obiectiv de interes comun pentru acordarea ajutoarelor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE¹⁷.

Trebuie reamintit aici că un motiv important pentru care energia electrică furnizată din rețeaua terestră se află pe o poziție nefavorabilă din punct de vedere competitiv este acela că alternativa la aceasta, adică energia electrică produsă la bordul navelor acostate în porturile maritime, beneficiază în prezent de o scutire totală netă de taxe: nu doar păcura grea arsă în scopul generării de energie electrică este scutită de impozite, ceea ce corespunde situației normale în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2003/96/CE, ci și energia electrică produsă efectiv la bordul navelor [a se vedea articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96/CE]. Deși această din urmă scutire ar putea fi considerată, în sine, dificil de reconciliat cu obiectivele de mediu ale Uniunii, ea reprezintă rezultatul unor considerații de ordin practic. De fapt, impozitarea energiei electrice produse la bord ar impune declararea de către proprietarul navei – adesea stabilit într-o țară terță – sau de către operator a cantității de energie consumate. Totodată, declarația trebuie să stabilească proporția de energie electrică consumată în apele teritoriale ale statului membru în care trebuie plătită taxa. Pentru proprietarii de nave, obligația de a întocmi astfel de declarații pentru fiecare stat membru ale cărui ape teritoriale sunt vizate ar crea o sarcină administrativă enormă. Considerații similare se aplică navigației interioare și tratamentului fiscal facultativ în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) litera (f) din directivă (pus în aplicare de Germania). În aceste condiții, poate fi justificat să nu se penalizeze alternativa mai puțin poluantă, și anume utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră, permițându-i-se Germaniei să aplice o rată redusă a taxei.

Politica în domeniul transporturilor

Măsura este conformă cu Recomandarea 2006/339/CE a Comisiei privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră de către nave aflate la dană în

¹⁶ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1-20).

¹⁷ C (2014) 2231 final din 9 aprilie 2014 [ajutorul de stat SA.37322 (2013/N)] – Germania, alimentarea cu energie electrică alternativă a navelor de croazieră din orașul portuar Hamburg (Altona – HafenCity).

porturile Uniunii¹⁸ și cu Comunicarea Comisiei privind obiectivele strategice și recomandările pentru politica UE în domeniul transportului maritim¹⁹.

Piața internă și concurența loială

Din punctul de vedere al pieței interne și al concurenței loiale, măsura nu face decât să reducă distorsiunea fiscală existentă între două surse concurente de energie electrică pentru nave aflate la dană, adică între producerea de energie la bord și utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră, determinată de scutirea fiscală pentru păcura grea.

În ceea ce privește concurența dintre operatorii de nave, trebuie menționat în primul rând faptul că în prezent există foarte puține nave care utilizează în scopuri comerciale energia electrică furnizată din rețeaua terestră. Prin urmare, ar putea apărea denaturări semnificative ale concurenței numai între navele care beneficiază de măsura solicitată prin trecerea la utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră și alte nave care continuă să utilizeze energia produsă la bord. Cu toate că proiecțiile precise de costuri depind în mod crucial de evoluțiile prețului petrolului și sunt, așadar, foarte dificil de realizat, cele mai recente evaluări disponibile indică (în conformitate cu datele furnizate de Germania) faptul că, în ansamblu, în majoritatea cazurilor, nici măcar scutirea fiscală totală nu ar reduce costurile operaționale ale energiei electrice furnizate din rețeaua terestră sub nivelul costurilor aferente producerii de energie la bord²⁰. Prin urmare, aceasta nu ar reprezenta, în niciun caz, un avantaj concurențial semnificativ pentru operatorii de nave care utilizează energia electrică furnizată din rețeaua terestră față de cei care utilizează energia produsă la bord. În cazul de față, întrucât Germania va respecta nivelul minim de impozitare prevăzut în Directiva 2003/96/CE pentru energia electrică destinată utilizării comerciale, este cu atât mai puțin probabil să se producă o denaturare semnificativă de tipul celei menționate mai sus.

Mai mult, după cum s-a menționat deja, Germania permite acordarea avantajului fiscal atât ca rată redusă a taxei percepută la furnizare (este necesară o autorizație), cât și ca rambursare a taxei. În cazul aplicării reducerii la furnizare, furnizorul de energie electrică ar putea să nu transfere sau să transfere doar o parte a avantajului fiscal către consumatorul final, și anume, operatorului navei. Tot potrivit autorităților germane, în mod normal avantajul fiscal se transferă mai departe. Dar chiar în cazurile în care reducerea taxei este transferată complet operatorilor de nave care primesc energie electrică furnizată din rețeaua terestră, impozitată la nivelul minim prevăzut de Directiva 2003/96/CE, ei nu câștigă niciun avantaj economic efectiv față de operatorii care își generează la bord energia electrică, deoarece acest tip de energie electrică este scutit de impozitare. În opinia autorităților germane, substituirea energiei generate la bord cu energia electrică furnizată din rețeaua terestră, impozitată la nivelul minim aplicabil, nu va conduce la obținerea unui avantaj global în materie de costuri.

¹⁸ Recomandarea Comisiei 2006/339/CE din 8 mai 2006 privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră de către nave aflate la dană în porturile comunitare (JO L 125, 12.5.2006).

¹⁹ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social European și către Comitetul Regiunilor – Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018, COM(2009) 8 final din 21 ianuarie 2009.

²⁰ A se vedea Comisia Europeană, Direcția Generală Mediu, *Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity* (Contract de servicii privind atribuirea și reducerea emisiilor navelor, precum și instrumentele bazate pe piață, Sarcina 2a - Utilizarea rețelei terestre de energie electrică), august 2005 http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Analiza costurilor s-a realizat pentru trei porturi: Göteborg (Suedia), Juneau și Long Beach (SUA).

În plus, accesul la energia electrică furnizată din rețeaua terestră va fi disponibil pentru navele în cauză indiferent de pavilionul lor, fără a conduce la un tratament fiscal mai avantajos al operatorilor economici naționali în raport cu concurenții lor din alte state membre ale UE.

În ceea ce privește concurența dintre porturi, se poate estima că orice potențial impact asupra comerțului dintre statele membre care ar putea rezulta din modificarea rutelor navelor cu scopul de a beneficia de posibilitatea de a consuma energie electrică furnizată din rețeaua terestră la o rată redusă a taxei va fi neglijabil. În situația în care, așa cum se arată mai sus, este puțin probabil, cel puțin pe termen scurt, ca utilizarea energiei furnizate din rețeaua terestră să devină mai economică decât producerea de energie la bord, în pofida reducerii fiscale, este, în același timp, puțin probabil ca reducerea taxei pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră să denatureze în mod semnificativ concurența dintre porturi prin faptul că determină navele să își schimbe itinerariul în funcție de disponibilitatea acestei opțiuni. Autoritățile germane susțin că alți factori (cum ar fi destinația mărfurilor sau a pasagerilor sau alți factori economici) joacă un rol în alegerea porturilor, astfel încât simpla disponibilitate a energiei electrice furnizate de rețeaua terestră nu pare să fie decisivă.

Autoritățile germane subliniază, în plus, că utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră este restricționată, de asemenea, din cauza lipsei de standarde tehnice convenite la nivel internațional pentru conectarea navelor la rețeaua de energie electrică și, în unele cazuri, din cauza lipsei capacității de alimentare cu energie electrică furnizată din rețeaua terestră.

Termenul pentru care se propune prelungirea autorizației de aplicare a unei rate reduse a taxei, cu excepția cazului în care vor exista modificări semnificative ale cadrului și situației actuale, face improbabil faptul ca analiza din alineatele precedente să se schimbe înainte de data expirării măsurii.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temeiul juridic

Articolul 19 din Directiva 2003/96/CE a Consiliului.

• Subsidiaritatea (pentru competența neexclusivă)

Domeniul impozitării indirecte, reglementat de articolul 113 din TFUE, nu intră în competența exclusivă a Uniunii Europene, în sensul articolului 3 din TFUE.

Cu toate acestea, în temeiul articolului 19 din Directiva 2003/96/CE, Consiliului i s-a acordat competența exclusivă, în virtutea legislației secundare, de a autoriza un stat membru să introducă și alte scutiri sau reduceri în sensul dispoziției respective. Prin urmare, statele membre nu se pot substitui Consiliului. În consecință, principiul subsidiarității nu este aplicabil în cazul prezentei decizii de punere în aplicare. În orice caz, întrucât nu este un proiect de act legislativ, prezentul act nu trebuie transmis parlamentelor naționale în temeiul Protocolului nr. 2 la tratate în vederea verificării conformității cu principiul subsidiarității.

• Proporționalitatea

Propunerea respectă principiul proporționalității. Reducerea taxei nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului în cauză.

- **Alegerea instrumentului**

Instrumentul propus este o decizie de punere în aplicare a Consiliului. Articolul 19 din Directiva 2003/96/CE prevede numai acest tip de măsură.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente**

Măsura nu impune o evaluare a legislației existente.

- **Consultări cu părțile interesate**

Prezenta propunere se bazează pe o cerere înaintată de Germania și se referă doar la acest stat membru.

- **Obținerea și utilizarea opiniei experților**

Nu a fost necesar să se recurgă la expertiză externă.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere se referă la acordarea unei autorizări unui stat membru, la cererea acestuia, și nu necesită efectuarea unei evaluări a impactului.

Însă, după cum s-a menționat anterior, informațiile furnizate de Germania sugerează că măsura va avea un impact limitat asupra veniturilor fiscale, iar rata taxelor pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră va fi în continuare superioară ratei minime de impozitare stabilite în Directiva 2003/96/CE. Germania se așteaptă ca această măsură să aibă un impact pozitiv asupra îndeplinirii obiectivelor sale de mediu și în special în ceea ce privește îmbunătățirea calității aerului la nivel local și reducerea zgomotului în orașele portuare.

Mai exact, pe baza unei estimări a cheltuielilor fiscale din cadrul măsurii, autoritățile germane preconizează, pentru anii următori, o pierdere de 2 milioane EUR pe an.

În același timp, beneficiile pentru mediu pot fi semnificative. Autoritățile germane au subliniat că, în timp ce economiile reale de emisii de CO₂ depind de calitatea energiei electrice utilizate, în mixul energetic german economiile estimate ar fi de aproximativ 30 %, această proporție urmând să crească în viitor. În plus, autoritățile germane se așteaptă ca emisiile locale de poluanți atmosferici (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2.5}) provenind din producția de energie electrică la bord să poată fi reduse în totalitate prin utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră; emisiile sonore ar putea fi, la rândul lor, reduse în mod semnificativ.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Măsura nu prevede o simplificare. Ea se bazează pe o cerere înaintată de Germania și se referă doar la acest stat membru.

- **Drepturile fundamentale**

Măsura nu privește drepturile fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Această măsură nu impune Uniunii nicio sarcină financiară sau administrativă. Prin urmare, propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii Europene.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu este necesar un plan de punere în aplicare. Prezenta propunere se referă la o autorizație de reducere a unei taxe pentru un singur stat membru, la cererea acestuia. Autorizația este acordată pentru o perioadă limitată, până la 31 decembrie 2025. Rata taxei care se va aplica va fi egală cu nivelul minim de impozitare stabilit prin Directiva privind impozitarea energiei. Măsura poate fi evaluată în cazul unei cereri de reînnoire, după expirarea perioadei de șase ani.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Propunerea nu necesită documente explicative privind transpunerea.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Articolul 1 prevede că Germania va fi autorizată să aplice o rată redusă a taxei pentru energie electrică în cazul energiei electrice furnizate în mod direct navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, aflate la dană în porturile germane („energie electrică furnizată din rețeaua terestră”). Rata taxei nu trebuie să fie mai mică de 0,50 EUR/MWh, adică nivelul minim de impozitare a energiei electrice pentru utilizare comercială prevăzut în directivă. Nu va fi posibil să se furnizeze energie electrică la o rată redusă pentru ambarcațiunile private de agrement, astfel cum sunt definite la articolul 14 alineatul (1) litera (c) al doilea paragraf din Directiva 2003/96/CE.

Articolul 2 prevede că autorizația solicitată se acordă cu efect de la 17 iulie 2020, asigurând continuitatea cu Decizia de punere în aplicare 2014/722/UE a Consiliului, până la 31 decembrie 2025, pentru perioada maximă de 6 ani permisă de directivă, în conformitate cu cererea Germaniei.

Propunere de

DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI

de autorizare a Germaniei să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității¹, în special articolul 19,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Prin Decizia de punere în aplicare 2014/722/UE a Consiliului², Germania a fost autorizată să aplice o rată redusă a taxei pentru energie electrică în cazul energiei electrice furnizate în mod direct navelor aflate la dană în port („energie electrică furnizată din rețeaua terestră”), în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE, până în 16 iulie 2020.
- (2) Prin scrisoarea din 29 ianuarie 2020, Germania a solicitat autorizarea de a continua să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE.
- (3) Cu rata redusă a taxei pe care intenționează să o aplice, Germania își propune să continue promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră. Utilizarea acestui tip de energie electrică este considerată a fi o modalitate mai puțin dăunătoare pentru mediu de a satisface necesarul de energie electrică al navelor aflate la dană în porturi, în comparație cu arderea păcurii grele pe navele respective.
- (4) În măsura în care utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră contribuie la evitarea emisiilor de poluanți atmosferici rezultați din arderea păcurii grele pe navele aflate la dană, acest lucru contribuie la îmbunătățirea calității aerului la nivel local în orașele portuare și la reducerea zgomotului. În condițiile specifice ale structurii de producție a energiei electrice din Germania, se estimează că utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră în locul energiei electrice generate prin arderea de păcură grea va reduce în special emisiile de CO₂, de alți poluanți atmosferici și zgomotul. Prin urmare, se așteaptă ca această măsură să contribuie la obiectivele politicilor Uniunii în materie de mediu, sănătate și climă.

¹ JO L 283, 31.10.2003, p. 51.

² Decizia de punere în aplicare 2014/722/UE a Consiliului din 14 octombrie 2014 de autorizare a Germaniei să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE (JO L 300, 18.10.2014, p. 55).

- (5) Autorizarea Germaniei în vederea aplicării unei rate reduse a taxei pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră nu depășește ceea ce este necesar pentru a spori utilizarea acestui tip de energie electrică, deoarece producerea de energie electrică la bord va rămâne, în majoritatea cazurilor, soluția cea mai competitivă. Din același motiv și din cauza gradului relativ redus, în prezent, de pătrundere pe piață a tehnologiei, este puțin probabil ca măsura să conducă la denaturarea semnificativă a concurenței pe durata sa de aplicare și, așadar, nu va influența în mod negativ buna funcționare a pieței interne.
- (6) În conformitate cu articolul 19 alineatul (2) din Directiva 2003/96/CE, fiecare autorizație acordată în temeiul acestui articol trebuie să fie strict limitată în timp. Pentru a avea certitudinea că perioada de autorizare este suficient de lungă pentru a nu descuraja operatorii economici relevanți să facă investițiile necesare, este oportun ca autorizația să se acorde până la 31 decembrie 2025. Cu toate acestea, autorizația trebuie să înceteze să se aplice de la data aplicării oricăror dispoziții generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră, adoptate de Consiliu în temeiul articolului 113 sau al oricărei alte dispoziții relevante din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în cazul în care aceste dispoziții devin aplicabile înainte de 31 decembrie 2025.
- (7) Pentru a oferi securitate juridică operatorilor portuari și de nave, precum și pentru a evita o posibilă creștere a sarcinii administrative pentru distribuitorii și redistribuitorii de electricitate care ar putea rezulta din modificările ratei taxei percepute pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră, este necesar să se garanteze că Germania poate aplica fără întrerupere rata redusă a taxei la care se referă prezenta decizie. Prin urmare, autorizația solicitată trebuie acordată începând cu 17 iulie 2020, pentru a se asigura continuitatea în raport cu legislația anterioară aplicabilă în temeiul Deciziei de punere în aplicare 2014/722/UE a Consiliului.
- (8) Prezenta decizie nu aduce atingere aplicării normelor Uniunii privind ajutoarele de stat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Germania este autorizată să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică furnizată în mod direct navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, aflate la dană în porturi („energie electrică furnizată din rețeaua terestră”), cu condiția respectării nivelurilor minime de impozitare prevăzute la articolul 10 din Directiva 2003/96/CE.

Articolul 2

Prezenta decizie se aplică de la 17 iulie 2020 până la 31 decembrie 2025.

Cu toate acestea, în cazul în care Consiliul, hotărând în temeiul articolului 113 sau al oricărei alte dispoziții relevante din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, prevede norme generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră, prezenta decizie încetează să se aplice la data la care devin aplicabile aceste norme generale.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*