



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 17 септември 2020 г.
(OR. en)

10894/20

Междуетноститутуционално досие:
2020/0255 (NLE)

FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	14 септември 2020 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2020) 498 final
Относно:	Предложение за РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЪВЕТА за предоставяне на разрешение на Франция 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

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2020) 498 final.

Приложение: COM(2020) 498 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 14.9.2020 г.
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЪВЕТА

за предоставяне на разрешение на Франция 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 попада в регулаторния обхват на 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 (наричана по-нататък „Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията“ 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 разреши на дадена държава членка да въведе допълнително освобождаване или намаляване на равнищата на данъчно облагане поради специфични съображения, свързани с политиката.

Франция поиска разрешение да прилага намалена ставка за данъчно облагане върху крайното потребление на електроенергията, която се доставя пряко на плавателни съдове за морско и вътрешно корабоплаване (включително риболовни кораби), различни от плавателни съдове за частно плаване за развлечение², при престоя им на котвена стоянка в пристанища („наземно електроснабдяване“)³. Целта на настоящото предложение е разрешението да се предостави чрез дерогация, валидна до 31 декември 2025 г. съгласно искането.

С писмо от 7 август 2019 г. френските органи уведомиха Комисията за намерението си да приложат мярката. На 4 март 2020 г. и на 30 април 2020 г. те предоставиха допълнителна информация и разяснения.

Франция отправя искане за разрешение да приложи намалена данъчна ставка от 0,50 EUR/MWh, равна на минималната ставка за данъчно облагане на електроенергия за стопански цели съгласно директивата, по отношение на наземното електроснабдяване на плавателни съдове за морско и вътрешно корабоплаване в рамките на Съюза, извършващи дейност изключително за търговски цели (включително риболов).

Исканият период на валидност е от 1 януари 2020 г. до 31 декември 2025 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 наземно електроснабдяване, за 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.

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

² Понятието „частно плаване за развлечение“ е определено в член 14, параграф 1, буква в), втора алинея от Директива 2003/96/ЕО.

³ Освен това според френските органи намалената данъчна ставка върху потреблението на електроенергия следва да се прилага и за електроенергията, подавана от електрогенераторни агрегати (подвижни установки), използващи втечен природен газ (ВПГ).

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

Чрез поисканата мярка Франция се стреми да осигури стимул за използването на наземно електроснабдяване, което се смята за по-малко замърсяваща алтернатива в сравнение с производството на електроенергия на борда на плавателни съдове при престоя им в пристанища. Както е посочено в искането, стандартната ставка за данъчно облагане на електроенергията във Франция е 22,50 EUR/MWh. Данъчното предимство, за което се отправя искане, възлиза на 22,00 EUR/MWh. Това означава, че на бенефициерите би се начислявала минималната приложима ставка на ЕС за данъчно облагане на електроенергия за стопански цели съгласно Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията от 0,50 EUR/MWh (както е определено в член 10, параграф 1 и таблица В от приложение I към директивата).

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. Те могат да направят това 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. Франция потвърди транспонирането на последното незадължително освобождаване⁴.

Френските органи посочват, че данъчното облекчение 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 случаи плавателните съдове могат да са задължени да използват наземно електроснабдяване.

Както е посочено в искането, прогнозният брой на бенефициерите е около 7000 (включително транспортни дружества за морско и вътрешно корабоплаване, както и сектора на рибарството). Това е максималният потенциален брой на бенефициерите в дългосрочен план, свързан с очакваното увеличение на внедряването на системите за наземно електроснабдяване. Броят на разположените към момента терминали за наземно електроснабдяване е ограничен (приблизително 230) основно в публичния вътрешен воден участък и те са предназначени за пътническия и товарния транспорт. Понастоящем няма терминали за риболовни плавателни съдове.⁵

Като оценка на данъчните разходи от мярката, френските органи изчислиха загубата на данъчни приходи въз основа на количеството потребена електроенергия, размера на поисканото фискално предимство и броя на терминалите. Потреблението на електроенергия от тези терминали е приблизително 12 000 MWh/година, а данъчното облекчение би било в размер на 22,00 EUR /MWh (стандартната данъчна ставка, както е

⁴ Френските органи освен това подчертаха, че намалената данъчна ставка на вътрешния данък върху крайното потребление на електроенергия вече се прилага по отношение на пътническия и товарния транспорт — железопътен транспорт, метро, трамваен транспорт, въжен транспорт, хибридни зареждащи се или електрически автобуси и тролейбуси.

⁵ Френските органи предоставиха списък на пристанищата, които са заинтересовани от използването или бъдещото изграждане на терминали за наземно електроснабдяване: те са няколко на брой и включват морски и вътрешни пристанища.

посочено по-горе, е 22,50 EUR/MWh): това води до загуба на данъчни приходи в размер на около 270 000 евро. Като се има предвид нарастващият брой на терминалите (от сегашните 230 до около 256 в близко бъдеще), за предстоящия период се прогнозира реална загуба от около 300 000 евро.

Франция поиска разрешението да бъде предоставено от 1 януари 2020 г. до 31 декември 2025 г. в рамките на максималния период, разрешен съгласно член 19, параграф 2 от директивата.

Намерението на Франция е чрез намалената данъчна ставка да създаде стимул за съответните оператори на плавателни съдове да развиват и да използват наземно електроснабдяване с цел да се ограничат емисиите във въздуха и шумът от изгарянето на горива от плавателни съдове при престоя им в пристанища, както и емисиите на CO₂. Прилагането на намалена данъчна ставка ще подобри конкурентоспособността на наземното електроснабдяване 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) се предвижда задължително освобождаване от данъчно облагане на енергийните продукти, използвани за корабоплаване, както и на електроенергията, произвеждана на борда на плавателен съд. В членове 5, 15 и 17 е предвидена възможността държавите членки да прилагат данъчно диференциране, включително освобождаване и облекчения, по отношение на някои предназначения на електроенергията. В тези разпоредби обаче не е предвидено намалено данъчно облагане конкретно на наземното електроснабдяване.

Тази мярка представлява държавна помощ и попада в обхвата на законодателството на ЕС по този въпрос, и по-специално на Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията⁶.

Разпоредби съгласно Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията

В член 19, параграф 1, първата 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 въпросното данъчно облекчение френските органи се стремят да насърчат по-безвреден за околната среда начин за задоволяване на потребностите от електроенергия на корабите при престоя им в пристанища, за да се подобри качеството на въздуха в района и да се намали шумът. Комисията вече препоръча използването на наземното електроснабдяване като алтернатива на производството на електроенергия на борда на плавателните съдове при престоя им в пристанища, като по този начин

⁶ 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).

призна неговите екологични предимства⁷. Понастоящем националната стандартна ставка за електроенергия стандартна ставка за електроенергията е 22,50 EUR/MWh; данъчното предимство, за което се отправя искане, възлиза на 22,00 EUR/MWh. В резултат на това 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 и това може да допринесе за постигането на целите в рамките на политиката.

Възможността за въвеждане на благоприятно данъчно третиране на наземното електроснабдяване може да бъде предвидена съгласно член 19 от директивата, тъй като неговата цел е да позволи на държавите членки да въведат допълнително освобождаване или намаление поради специфични съображения на политиката.

Франция 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 разколебят да започнат или да продължат необходимите инвестиции в съоръжения за наземно електроснабдяване. Този срок ще обезпечи максималната възможна правна сигурност също и за корабните оператори, които трябва да планират инвестициите си в бордово оборудване.

Дерогацията обаче не следва да подкопава бъдещото развитие на действащата нормативна уредба и следва да вземе предвид предстоящото преразглеждане на Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, както и евентуалното приемане от Съвета на законодателен акт въз основа на предложение на Комисията за изменение на посочената директива. Преразглеждането е резултат от оценката на Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията⁸, както и от заключенията на Съвета от 28 ноември 2019 г. относно рамката на ЕС за данъчно облагане на енергията⁹. В заключенията си Съветът прикани Комисията да анализира и оцени възможните варианти с оглед своевременно публикуване на предложение за преразглеждане на Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, като също така призова Комисията да обърне специално внимание на обхвата на директивата, минималните ставки и специфичните данъчни облекчения и освобождавания.

При тези обстоятелства, макар да изглежда целесъобразно разрешението да се предостави за искания период, валидността на дерогацията следва да бъде обвързана с влизането в сила преди края на 2025 г. на общи разпоредби в тази област.

Френските органи подчертаха, някои регулаторни мерки вече са въведени, но в други области са необходими допълнителни мерки (като например регулаторни мерки за намаляване на разходите за свързване или за разрешаване в някои случаи на въвеждането на задължение за използване на наземно електроснабдяване, както и на други правни инструменти за по-нататъшно и по-тясно участие на публичния и частния сектор). Целта на тези мерки е, наред с другото, да се подобрят рамковите условия за използване на наземно електроснабдяване в пристанищата.

⁷ Препоръка 2006/339/ЕО на Комисията от 8 май 2006 г. за насърчаване на бреговото електрозахранване на корабите при престоя им в пристанища на Общността (ОВ L 125, 12.5.2006 г.).

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Заключения на Съвета от 28 ноември 2019 г. (14608/19), FISC 458.

Намалената данъчна ставка в размер на 0,50 EUR/MWh, предвидена от френските 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. Следователно мярката изглежда попада в обхвата на член 44 от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията, в който се предвиждат условията, при които държавната помощ под формата на намаления на данъците за околната среда съгласно Директива 2003/96/ЕО може да бъде освободена от изискванията за уведомяване за държавна помощ. На този етап обаче 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 държавна помощ, по-специално в случаите на освободени помощи, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Политика в областта на околната среда и изменението на климата

Исканата мярка е свързана най-вече с политиката на ЕС в областта на околната среда и изменението на климата. Тъй като ще спомогне да се намали изгарянето на корабни горива на борда на плавателните съдове в пристанищата, мярката на практика ще допринесе за постигане на целта за подобряване на качеството на въздуха в района и за намаляване на шума. По силата на Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух¹⁰ държавите членки трябва да гарантират, че нивата на няколко вида замърсители на атмосферния въздух не превишават пределно допустимите стойности, целевите стойности и други стандарти за качество на въздуха, установени в посочената директива. Това задължение изисква от държавите членки да намерят разрешение на проблеми като емисиите от корабите по време на престоя им в пристанища (когато това е целесъобразно) и се предполага, че в пристанищата с такива проблеми ще бъде насърчавано използването на брегово електрозахранване като част от цялостната стратегия за качество на въздуха. Използването на наземно електроснабдяване се насърчава също и в Директива (ЕС) 2016/802¹¹, регламентираща съдържанието на сяр в корабните горива.

Въз основа на данните за реалното потребление на електроенергия от наземно електроснабдяване през 2019 г. френските органи прогнозират, че мярката вероятно ще доведе до цялостно намаляване на замърсяването.

При морския транспорт потреблението е било около 10 400 MWh; според наличните данни равностойното потребление на тежко гориво би генерирало:

- емисии на серни оксиди — 4 472 kg_{SO_x},
- емисии на азотни оксиди — 135 200 kg_{NO_x},
- суспендирани прахови частици — 5 919 kg_{PM_{2,5}}.

¹⁰ 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).

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

По отношение на емисиите на парникови газове равностойното потребление на тежко гориво би довело до емисии на 3 369 600 kg CO₂.

Що се отнася до транспорта по вътрешни водни пътища, като се има предвид, че потреблението на електроенергия от брега е било 1 800 MWh, равностойното потребление на дизелово гориво, използвано извън пътната мрежа, би довело до емисии на замърсители от порядъка на:

- емисии на серни оксиди — 155,56 kg_{SO_x},
- емисии на азотни оксиди — 1 101,6 kg_{NO_x},
- 584,56 kg фини прахови частици (включително 553,71 kg PM_{2,5}).

Що се отнася до парниковите газове, равностойното потребление на дизелово гориво би генерирало 553 780 kg CO₂.

От друга страна, що се отнася до електроенергията от наземната мрежа и очакваното въздействие на възобновяемите енергийни източници, Франция подчерта, че в националния енергиен микс дялът на енергията от възобновяеми източници се е увеличил с около 4 пункта през последните десет години — от 6,6 % през 2007 г. на 10,7 % през 2017 г. Така енергията от възобновяеми източници е четвъртият източник на първична енергия през 2017 г., а преди нея се нареждат ядрената енергия (40,0 %), нефтопродуктите (28,9 %) и газта (15,7 %). Настрани от тази тенденция, първичното потребление на енергия от възобновяеми източници варира между различните години в зависимост от различни фактори¹².

Енергийна политика

Мярката е в съответствие с Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива¹³, чийто предмет обхваща инсталирането на съоръжения за наземно електроснабдяване в пристанища, когато има търсене за такива съоръжения и разходите не са непропорционални спрямо ползите, включително ползите за околната среда. Тя е призната също така и за цел от общ интерес за отпускането на държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС¹⁴.

Следва да се напомни, че една от важните причини за неблагоприятната конкурентна позиция на наземното електроснабдяване е фактът, че алтернативата, тоест електроенергията, генерирана на борда на корабите в морските пристанища, понастоящем е напълно освободена от данъчно облагане: освободено е 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, произвеждана на борда на плавателни 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

¹² Освен това що се отнася до горепосоченото използване на ВПГ за производството и доставката на наземно електроснабдяване, прогнозното намаление на емисиите на CO₂ е 22 % (в сравнение с използването на корабно гориво).

¹³ 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).

¹⁴ С(2014) 2231 final, 9 април 2014 г.

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 да се определи делът на електроенергията, потребена в териториалните води на държавата членка, в която 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 вътрешното корабоплаване и незадължителното данъчно третиране, предвидено в член 15, параграф 1, буква е) от директивата (в действителност прилагано от Франция). При тези обстоятелства има основание да не се санкционира по-малко замърсяващата алтернатива, а именно наземното електроснабдяване, като се позволи на Франция да прилага намалена данъчна ставка.

Транспортна политика

Мярката е съобразена с Препоръка 2006/339/ЕО на Комисията за насърчаване на наземното електроснабдяване на корабите при престоя им в пристанища в Съюза¹⁵ и със съобщението на Комисията, озаглавено „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт“¹⁶.

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 в пристанища — между производството на електроенергия на борда на плавателни съдове и наземното електроснабдяване — породено от освобождаването от данъчно облагане на корабните горива.

Що се отнася до конкуренцията между операторите на плавателни съдове, на първо място трябва да се посочи, че понастоящем малко плавателни съдове използват наземно електроснабдяване 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 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 наземно електроснабдяване под равнището на разходите за производството на електроенергия на борда на плавателните съдове¹⁷, поради което в никакъв случай няма да представлява значително конкурентно предимство за операторите на плавателни

¹⁵ Препоръка 2006/339/ЕО на Комисията от 8 май 2006 г. за насърчаване на бреговото електрозахранване на корабите при престоя им в пристанища на Общността (ОВ L 125, 12.5.2006 г.).

¹⁶ 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.

¹⁷ Вж. Европейска комисия, генерална дирекция „Околна среда“, Договор за услуги за емисии от кораби: възлагане, намаляване и пазарни инструменти, задача 2a — Наземно електроснабдяване, 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).

съдове, които използват наземно електроснабдяване, 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 Франция 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 наземно електроснабдяване, 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. Според френските органи замяната на генерирането на собствена електроенергия на борда с наземно електроснабдяване, облагано с приложимото минимално ниво на данъчно облагане, като цяло няма да доведе до съществено предимство по отношение на разходите¹⁸.

Освен това бреговото електрозахранване ще бъде достъпно за всички засегнати кораби, независимо от знамето, под което плават, като съответно 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 въздействие върху търговията между държавите членки, в случай че плавателните съдове променят маршрутите си поради възможността да използват наземно електроснабдяване при намалена данъчна ставка, ще бъде незначително. Както беше посочено по-горе, при положение че поне в краткосрочен план няма вероятност използването на брегово електрозахранване да стане по-икономично от производството на електроенергия на борда, не съществува също вероятност данъчното облекчение за бреговото електрозахранване да наруши значително конкуренцията между пристанищата, като стимулира плавателните съдове да променят маршрута си с оглед на наличието на тази възможност. Френските органи твърдят, че при избора на пристанища значение имат и други фактори (като местоназначението на товара), така че наличието на наземно електроснабдяване, облагано с намалена данъчна ставка, само по себе си вероятно няма да изиграе решаваща роля.

Срокът, за който се предлага да се разреши прилагането на намалена данъчна ставка, е достатъчно кратък, така че да се изключи възможността изведеният в предходните параграфи анализ да се промени преди датата на изтичане на мярката, освен ако в настоящите рамка и ситуация не настъпят значителни промени.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

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

¹⁸ Що се отнася до сравнението на разходите, според френските органи покупната цена на електроенергията, доставяна чрез наземни терминали за електроснабдяване, е около 0,10 EUR/kWh EUR; по отношение на транспорта по вътрешни водни пътища националната тарифа, прилагана от VNF (*Voies navigables de France*) и някои други пристанища за използването на терминалите, е в размер на 0,20 EUR/kWh (включително покупната цена на електроенергията). От друга страна, минималните разходи за kWh за дизелово гориво са около 0,2192 EUR (вътрешни водни пътища), а за тежко гориво — около 0,0953 EUR (морски транспорт).

- **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 по силата на 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. Затова държавите членки не могат да изземат функциите на Съвета. В резултат на това принципът на субсидиарността не е приложим при 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 пропорционалността. Намалението на данъка не надхвърля необходимото за постигане на поставената 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**

За мярката не е необходима оценка на действащото законодателство.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Настоящото предложение се основава на искане, отправено от Франция, 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 Франция информация става ясно, че мярката ще окаже ограничено въздействие върху данъчните приходи (както бе посочено по-горе, за предстоящия период се прогнозира реална загуба от около 300 000 EUR), а данъчната ставка за облагане на наземното електроснабдяване ще продължи да бъде над минималното ниво на данъчно облагане, установено в Директива 2003/96/ЕО. Франция очаква мярката да благоприятства постигането на националните цели в областта на околната среда, по-специално чрез по-малко емисии (оценката е посочена по-горе), по-добро качество на въздуха и по-ниски нива на шум в района на пристанищните градове.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

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

- **Основни права**

Мярката не оказва влияние върху основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението не създава 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 за предоставяне на разрешение за данъчно облекчение за отделна държава членка по нейно искане. То се предоставя за ограничен срок — до 31 декември 2025 г. Данъчната ставка, която ще се прилага, ще бъде равна на минималното равнище на данъчно облагане, установено с Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията. Мярката може да бъде подложена на оценка в случай на искане за подновяване на разрешението след изтичането на срока на валидност.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

За предложението не се изисква да се предоставят обяснителни документи във връзка с транспонирането.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

В член 1 се посочва, че на Франция 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 („наземно електроснабдяване“). Ставката 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 Франция искане разрешението се предоставя за срок от 1 януари 2020 г. до 31 декември 2025 г. в рамките на максималния срок от 6 години, разрешен от директивата.

Предложение за

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЪВЕТА

за предоставяне на разрешение на Франция 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 7 август 2019 г. Франция поиска да ѝ бъде разрешено да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията, която се доставя пряко на плавателни съдове за морско и вътрешно корабоплаване при престоя им на котвена стоянка в пристанища („наземно електроснабдяване“), в съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО. На 4 март 2020 г. и на 30 април 2020 г. френските органи предоставиха допълнителна информация и разяснения.
- (2) С намалената данъчна ставка, която възнамерява да прилага, Франция цели допълнително да насърчи внедряването и използването на наземното електроснабдяване. Използването на такава електроенергия се счита за по-малко вреден за околната среда начин за задоволяване на потребностите от електроенергия на плавателните съдове при престоя им в пристанища, отколкото 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, наземното електроснабдяване 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 във Франция използването на електроенергия от наземната мрежа вместо електроенергия, произведена чрез изгаряне на корабно гориво, се очаква да намали емисиите на CO₂, други замърсители на въздуха, както и шума. Поради това се очаква мярката да допринесе за целите на политиките на Съюза в областта на околната среда, здравеопазването и климата.
- (4) Предоставянето на Франция на разрешение да прилага намалена ставка за данъчно облагане на електроенергията при наземно електроснабдяване не надвишава необходимото, за да се повиши използването на този вид

¹ ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51.

електроснабдяване, тъй като производството на електроенергия на борда на плавателните съдове в повечето случаи 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) В съответствие с член 19, параграф 2 от Директива 2003/96/ЕО предоставяните по силата на тази разпоредба разрешения трябва да бъдат 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 1 януари 2020 г. до 31 декември 2025 г. Ако обаче Съветът, като действа въз основа на член 113 или на друга относима разпоредба от Договора за функционирането на Европейския съюз, приеме общи разпоредби за данъчни облекчения за наземното электроснабдяване, прилагането на разрешението следва да се преустанови в деня, в който тези общи правила станат приложими, ако този ден е преди 31 декември 2025 г.
- (6) С цел на пристанищните и корабните оператори, както и на разпределителите и преразпределителите на електроенергия, да се даде възможност да насърчават навлизането на наземното электроснабдяване, следва да се гарантира възможността Франция да прилага поисканото данъчно облекчение, считано от 1 януари 2020 г.
- (7) Настоящото решение не засяга прилагането на правилата на Съюза относно държавните помощи,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

На Франция 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 („наземно электроснабдяване“), при условие че се спазват минималните нива на данъчно облагане, посочени в член 10 от Директива 2003/96/ЕО.

Член 2

Настоящото решение се прилага от 1 януари 2020 г. до 31 декември 2025 г.

Ако обаче Съветът, като действа въз основа на член 113 или на друга относима разпоредба от Договора за функционирането на Европейския съюз, предвиди общи правила за данъчни облекчения за наземното електроснабдяване, прилагането на настоящото решение се преустановява в деня, в който тези общи правила станат приложими.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Френската република.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Съвета
Председател