



Βρυξέλλες, 17 Σεπτεμβρίου 2020
(OR. en)

10894/20

**Διοργανικός φάκελος:
2020/0255 (NLE)**

FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	14 Σεπτεμβρίου 2020
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2020) 498 final
Θέμα:	Πρόταση ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ με την οποία επιτρέπεται στη Γαλλία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην απευθείας παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/EK

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2020) 498 final.

συνημμ.: COM(2020) 498 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.9.2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία επιτρέπεται στη Γαλλία 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 μετά από πρόταση της Επιτροπής, μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας για λόγους ειδικής πολιτικής.

Η Γαλλία ζήτησε την άδεια να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή φορολόγησης της τελικής κατανάλωσης για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας (συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών), εκτός από τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής² (στο εξής: ηλεκτροδότηση από την ξηρά)³. Στόχος της παρούσας πρότασης είναι η χορήγηση της εν λόγω άδειας, μέσω παρέκκλισης η οποία θα έχει διάρκεια ισχύος, όπως ζητήθηκε, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025.

Με επιστολή της 7ης Αυγούστου 2019, οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι προτίθενται να εφαρμόσουν το μέτρο. Συμπληρωματικές πληροφορίες και διευκρινίσεις παρασχέθηκαν στις 4 Μαρτίου 2020 και στις 30 Απριλίου 2020.

Η Γαλλία ζητεί άδεια να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή ύψους 0,50 EUR/MWh, ο οποίος ισούται με τον ελάχιστο συντελεστή φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας για επιχειρηματική χρήση, όπως προβλέπεται στην οδηγία, στην παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά σε πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για εμπορικούς σκοπούς στα θαλάσσια και εσωτερικά ύδατα της Ένωσης (συμπεριλαμβανομένης της αλιείας).

Η αιτούμενη περίοδος ισχύος καλύπτει το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, το οποίο βρίσκεται εντός του μέγιστου διαστήματος που επιτρέπεται βάσει του άρθρου 19 της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας.

Στόχος της μείωσης αυτής είναι η παροχή οικονομικού κινήτρου για την ανάπτυξη και χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, ώστε να μειωθεί η ατμοσφαιρική 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.

¹ EE L 283 της 31.10.2003, σ. 51-70.

² Ο όρος «αδιωτικό σκάφος αναψυχής» ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2003/96/EK.

³ Επιπλέον, όπως διευκρίνισαν οι γαλλικές αρχές, ο μειωμένος συντελεστής φορολόγησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας θα πρέπει να εφαρμόζεται επίσης για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται από συγκροτήματα ηλεκτροπαραγωγής (κινητούς σταθμούς) που χρησιμοποιούν ΥΦΑ (υγροποιημένο φυσικό αέριο).

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

Με το αιτούμενο μέτρο, η Γαλλία επιθυμεί να παράσχει κίνητρο για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η οποία θεωρείται λιγότερο ρυπογόνος επιλογή έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων. Όπως επισημαίνεται στο αίτημα, στη Γαλλία ο κανονικός συντελεστής φόρου ηλεκτρικής ενέργειας είναι 22,50 EUR/MWh. Η αιτούμενη φορολογική απαλλαγή αντιστοιχεί σε 22,00 EUR/MWh. Αυτό σημαίνει ότι, ως αποτέλεσμα, οι δικαιούχοι θα χρεώνονται με τον ελάχιστο εφαρμοστέο ενωσιακό φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση, 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).

Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να απαλλάσσουν τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας —και την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται— επί ελλιμενισμένων πλοίων. Μπορούν επίσης να πράττουν το ίδιο για τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας —και για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται— επί πλοίων για τη ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας. Η Γαλλία επιβεβαίωσε τη μεταφορά αυτής της δευτέρης προαιρετικής απαλλαγής στο εθνικό της δίκαιο⁴.

Οι γαλλικές αρχές επισήμαναν ότι η φορολογική μείωση εφαρμόζεται σε 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. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά μπορεί να είναι υποχρεωτική για τα πλοία.

Όπως επισημαίνεται στο αίτημα, ο εκτιμώμενος αριθμός των δικαιούχων είναι περίπου 7 000 (συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, καθώς και του αλιευτικού τομέα). Πρόκειται για τον μέγιστο δυνητικό αριθμό δικαιούχων σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, που συνδέεται με την εκτιμώμενη αύξηση της ανάπτυξης συστημάτων σύνδεσης ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Ο αριθμός των τερματικών σταθμών ηλεκτροδότησης από την ξηρά που έχουν αναπτυχθεί μέχρι στιγμής (περίπου 230) είναι περιορισμένος. Βρίσκονται κυρίως στον τομέα των δημόσιων εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όπου προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Προς το παρόν δεν υπάρχουν τερματικοί σταθμοί για αλιευτικά σκάφη⁵.

Κατά την εκτίμηση των απωλειών φορολογικών εσόδων λόγω του μέτρου, οι γαλλικές αρχές υπολόγισαν αυτές τις απώλειες με βάση την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας, το ύψος του αιτούμενου φορολογικού πλεονεκτήματος και τον αριθμό των τερματικών σταθμών. Η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από τους εν λόγω σταθμούς ανέρχεται περίπου σε 12 000 MWh/έτος και η φορολογική ελάφρυνση θα ανέρχεται σε 22,00 EUR/MWh (όπως

⁴ Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές τόνισαν ότι εφαρμόζεται ήδη μειωμένος εγχώριος συντελεστής φορολόγησης της τελικής κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων με τρένο, μετρό, τραμ, καλωδιοκίνητο όχημα, υβριδικό επαναφορτιζόμενο ή ηλεκτρικό λεωφορείο και τρόλεϊ.

⁵ Οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν κατάλογο των λιμένων που ενδιαφέρονται για τη χρήση ή τη μελλοντική εγκατάσταση τερματικών σταθμών ηλεκτροδότησης από την ξηρά: είναι αρκετοί και περιλαμβάνουν τόσο θαλάσσιους λιμένες όσο και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

προαναφέρθηκε, ο κανονικός φορολογικός συντελεστής είναι 22,50 EUR/MWh): αυτό συνεπάγεται απώλεια φορολογικών εσόδων ύψους περίπου 270 000 EUR. Λαμβανομένου υπόψη του αυξανόμενου αριθμού τερματικών σταθμών (από 230 επί του παρόντος σε περίπου 256 στο εγγύς μέλλον), εκτιμάται ότι η πραγματική απώλεια για την προσεχή περίοδο θα είναι της τάξης περίπου των 300 000 EUR.

Η Γαλλία ζήτησε να χορηγηθεί η άδεια μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2025, με έναρξη από την 1η Ιανουαρίου 2020, εντός του μέγιστου διαστήματος που επιτρέπεται βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 2 της οδηγίας.

Με τη μείωση του φόρου, η Γαλλία επιθυμεί να παράσχει κίνητρο στους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης για την ανάπτυξη και χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, με σκοπό να περιοριστούν οι εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα και ο θόρυβος από την καύση 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 για τη φορολογία της ενέργειας, και ιδίως το άρθρο 10. Στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) προβλέπεται υποχρεωτική φορολογική απαλλαγή για τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται στη ναυσιπλοΐα, καθώς και 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.

Το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ για αυτό το θέμα, και ειδικότερα στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής⁶.

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 γαλλικές αρχές επιδιώκουν να προωθήσουν 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 τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά ως εναλλακτική λύση έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων και, επομένως,

⁶ 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).

έχει αναγνωρίσει τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η λύση αυτή⁷. Επί του παρόντος, ο κανονικός συντελεστής για την ηλεκτρική ενέργεια στη Γαλλία είναι 22,50 EUR/MWh· η αιτούμενη φορολογική απαλλαγή αντιστοιχεί σε 22,00 EUR/MWh. Ως αποτέλεσμα, οι δικαιούχοι θα 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 συμβάλει στους προαναφερθέντες στόχους πολιτικής.

Η δυνατότητα θέσπισης ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι δυνατόν 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 Γαλλία ζήτησε να εφαρμοστεί το μέτρο για το μέγιστο χρονικό διάστημα που επιτρέπεται βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 2 της οδηγίας (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 την έναρξη ή τη συνέχιση 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 χρειάζεται να προγραμματίζουν τις επενδύσεις τους σε εξοπλισμό επί των πλοίων.

Ωστόσο, η παρέκκλιση δεν θα πρέπει να παρεμποδίσει μελλοντικές τροποποιήσεις του υφισταμένου 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 ενέργειας⁸ και τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με το πλαίσιο της ΕΕ για τη φορολογία της ενέργειας της 28ης Νοεμβρίου 2019⁹. 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 το τέλος του 2025.

Οι γαλλικές αρχές τόνισαν την ανάγκη λήψης πρόσθετων μέτρων (όπως ρυθμιστικά μέτρα για τη μείωση του κόστους σύνδεσης ή για να επιτρέπεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, η καθιέρωση της υποχρεωτικής χρήσης ηλεκτροδότησης από την ξηρά, καθώς και άλλα νομικά μέσα, για την περαιτέρω και δυναμικότερη συμμετοχή του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα), ενώ έχουν τεθεί ήδη σε εφαρμογή ορισμένα ρυθμιστικά μέτρα. Τα μέτρα αυτά αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στη βελτίωση του πλαισίου για τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά στους λιμένες.

⁷ 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).

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ 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 γαλλικές αρχές, ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας της ΕΕ για ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/EK. Κατά συνέπεια, το μέτρο εμπίπτει, κατά τα φαινόμενα, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 44 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, όπου καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους ενισχύσεις υπό μορφή μειώσεων περιβαλλοντικών φόρων δυνάμει της οδηγίας 2003/96/EK είναι δυνατόν να απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις κοινοποίησης. Ωστόσο, δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθεί, στο παρόν στάδιο, κατά πόσον πληρούνται όλοι οι όροι που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό, και η πρόταση εκτελεστικής απόφασης του Συμβουλίου δεν προδικάζει την υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, ειδικότερα, σε περίπτωση απαλλασσόμενης ενίσχυσης που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής 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/EK για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα¹⁰, 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, στο πλαίσιο της συνολικής στρατηγικής για την ποιότητα του αέρα. Η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά ενθαρρύνεται επίσης στο πλαίσιο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802¹¹, η οποία ρυθμίζει την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο.

Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το μέτρο είναι επίσης πιθανόν να οδηγήσει σε συνολική μείωση της ρύπανσης, η οποία εκτιμάται βάσει της πραγματικής κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά το 2019.

Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, η κατανάλωση αυτή ανήλθε περίπου σε 10 400 MWh· σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, η ισοδύναμη κατανάλωση βαρέος μαζούτ θα είχε δημιουργήσει:

- 4 472 kg_{SOx} εκπομπών οξειδίων του θείου (SO_x),

¹⁰ Οδηγία 2008/50/EK 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).

¹¹ 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. 58-78).

- 135 200 kg_{NOx} εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x),
- 5 919 kg_{PM2,5} σωματιδίων.

Όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η ισοδύναμη κατανάλωση βαρέος μαζούτ θα είχε δημιουργήσει εκπομπές 3 369 600 kg CO₂.

Όσον αφορά τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, δεδομένου ότι η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά ανήλθε σε 1 800 MWh, η ισοδύναμη κατανάλωση ντίζελ εκτός οδικών χρήσεων θα συνεπαγόταν εκπομπές ρύπων της τάξης των:

- 155,56 kg SO_x,
- 1 101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg λεπτών σωματιδίων (συμπεριλαμβανομένων 553,71 kg PM_{2,5}).

Όσον αφορά τα αέρια του θερμοκηπίου, η ισοδύναμη κατανάλωση ντίζελ θα είχε παραγάγει 553 780 kg CO₂.

Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά την ηλεκτρική ενέργεια από το χερσαίο δίκτυο και τις εκτιμώμενες επιπτώσεις των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, η Γαλλία τόνισε ότι, στο εθνικό ενεργειακό μείγμα, το μερίδιο της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές έχει αυξηθεί την τελευταία δεκαετία περίπου κατά 4 μονάδες, από 6,6 % το 2007 σε 10,7 % το 2017. Επομένως, η ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές αποτελεί την τέταρτη πηγή πρωτογενούς ενέργειας το 2017, μετά την πυρηνική ενέργεια (40,0 %), τα προϊόντα πετρελαίου (28,9 %) και το φυσικό αέριο (15,7 %). Πέραν της τάσης αυτής, η πρωτογενής κατανάλωση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές παρουσιάζει διαφοροποιήσεις από το ένα έτος στο άλλο, σε συνάρτηση με διάφορους παράγοντες¹².

Ενεργειακή πολιτική

Το μέτρο είναι σύμφωνο με την οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹³, 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 ΣΛΕΕ¹⁴.

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 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 επίσης και η ίδια η

¹² Επιπλέον, όσον αφορά την προαναφερόμενη χρήση ΥΦΑ για την παραγωγή και την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά, η μείωση των εκπομπών CO₂ εκτιμάται στο 22 % (σε σύγκριση με τη χρήση καυσίμων ναυσιπλοΐας).

¹³ 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).

¹⁴ C(2014) 2231 final της 9ης Απριλίου 2014.

ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου (βλ. άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας 2003/96/EK). Παρόλο που η δεύτερη αυτή απαλλαγή θα ήταν δυνατόν 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 από πλευράς 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 εμπλέκονται τα χωρικά ύδατα. Ανάλογες παρατηρήσεις ισχύουν και στην περίπτωση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της προαιρετικής φορολογικής μεταχείρισης που προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας (και η οποία εφαρμόζεται επί του παρόντος από τη Γαλλία). Υπό αυτές τις συνθήκες, είναι δυνατόν 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 Γαλλία η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή.

Πολιτική μεταφορών

Το μέτρο συνάδει με τη σύσταση 2006/339/EK της Επιτροπής για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Ένωσης¹⁵, όπως και με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές»¹⁶.

Εσωτερική αγορά και θεμιτός ανταγωνισμός

Όσον αφορά την εσωτερική αγορά και τον θεμιτό ανταγωνισμό, με το αιτούμενο μέτρο περιορίζεται η υφιστάμενη φορολογική 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 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 ότι, συνολικά, ακόμη και η πλήρης φορολογική απαλλαγή δεν θα μείωνε, στις περισσότερες περιπτώσεις, το λειτουργικό κόστος της ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε επίπεδο χαμηλότερο του κόστους ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου¹⁷ και, κατά συνέπεια, δεν θα αποτελούσε, σε καμία

¹⁵ 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).

¹⁶ 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.

¹⁷ Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, Αύγουστος

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 προκειμένη περίπτωση, είναι ακόμη λιγότερο αναμενόμενη παρόμοια σημαντική στρέβλωση, εφόσον η Γαλλία θα τηρήσει το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/EK όσον αφορά την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση.

Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, που τροφοδοτούνται από την ξηρά με ηλεκτρική ενέργεια φορολογούμενη με τον ελάχιστο συντελεστή που προβλέπεται στην οδηγία 2003/96/EK, δεν αποκομίζουν καταρχήν 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 γαλλικές αρχές, η υποκατάσταση της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων σκαφών από την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η οποία θα φορολογείται με τον ελάχιστο συντελεστή, δεν θα οδηγήσει σε συνολικό σημαντικό πλεονέκτημα από πλευράς κόστους¹⁸.

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 δυνατόν 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 πιθανόν, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, να καταστεί η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά οικονομικότερη από την ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου, παρά τη μείωση του φόρου, δεν είναι πιθανόν, 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 γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι άλλοι παράγοντες (όπως ο προσορισμός του φορτίου) διαδραματίζουν κάποιον ρόλο στην επιλογή των λιμένων, επομένως απλώς και μόνον η διαθεσιμότητα ηλεκτροδότησης από την ξηρά με μειωμένο φορολογικό συντελεστή δεν φαίνεται να είναι καθοριστικής σημασίας.

Λαμβανομένου υπόψη του χρονικού πλαισίου για το οποίο προτείνεται να χορηγηθεί 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.

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).

¹⁸ Από πλευράς σύγκρισης κόστους, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η τιμή αγοράς της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται μέσω τερματικών σταθμών ηλεκτροδότησης από την ξηρά ανέρχεται περίπου σε 0,10 EUR/kWh· όσον αφορά τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, η τιμή βάσει του εθνικού τιμολογίου, που εφαρμόζουν ο φορέας εκμετάλλευσης VNF (*Voies navigables de France*) και ορισμένοι άλλοι λιμένες για τη χρήση των τερματικών σταθμών, ανέρχεται σε 0,20 EUR/kWh (συμπεριλαμβανομένης της τιμής αγοράς της ηλεκτρικής ενέργειας). Από την άλλη πλευρά, το ελάχιστο κόστος μίας κιλοβατώρας (kWh) για το ντιζέλ ανέρχεται περίπου σε 0,2192 EUR (εσωτερική ναυσιπλοΐα), ενώ για το βαρύ μαζούτ ανέρχεται περίπου σε 0,0953 EUR (θαλάσσια ναυσιπλοΐα).

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

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

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Ο τομέας της έμμεσης φορολογίας, που καλύπτεται από το άρθρο 113 της ΣΛΕΕ, δεν εμπίπτει καθ'αυτός στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά την έννοια του άρθρου 3 της ΣΛΕΕ.

Ωστόσο, δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, 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 εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου. Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ προβλέπει μόνον 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**

Για το μέτρο δεν απαιτείται η αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

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

- **Σύλλογή 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.

Βάσει των πληροφοριών που διαβιβάστηκαν από τη Γαλλία, προκύπτει ότι το μέτρο θα έχει περιορισμένες επιπτώσεις στα φορολογικά έσοδα (όπως προαναφέρθηκε, εκτιμάται ότι, για την προσεχή περίοδο, οι πραγματικές απώλειες θα ανέλθουν σε 300 000 EUR) 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 Γαλλία αναμένει ότι το μέτρο θα έχει θετικές επιπτώσεις όσον αφορά την επίτευξη των περιβαλλοντικών της στόχων και, ειδικότερα, τη μείωση των εκπομπών (η εκτίμηση αναφέρεται ανωτέρω), τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και τη μείωση του θορύβου στις πόλεις-λιμένες.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Το μέτρο δεν προβλέπει απλούστευση. Προκύπτει από το αίτημα της Γαλλίας 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 χρειάζεται 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 στην 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)**

Για την πρόταση δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο.

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

Το άρθρο 1 ορίζει ότι θα επιτραπεί στη Γαλλία η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε πλοία ελλιμενισμένα σε γαλλικούς 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 στην οδηγία για την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση. Δεν θα είναι δυνατή η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας με μειωμένο συντελεστή σε 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 την 1η Ιανουαρίου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, σύμφωνα με το αίτημα της Γαλλίας, εντός του μέγιστου διαστήματος 6 ετών που επιτρέπεται βάσει της οδηγίας.

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία επιτρέπεται στη Γαλλία 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 επιστολή της 7ης Αυγούστου 2019, η Γαλλία ζήτησε την άδεια να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας (στο εξής: ηλεκτροδότηση από την ξηρά), σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ. Οι γαλλικές αρχές παρείχαν συμπληρωματικές πληροφορίες και διευκρινίσεις στις 4 Μαρτίου και στις 30 Απριλίου 2020.
- (2) Με τον μειωμένο φορολογικό συντελεστή που προτίθεται να εφαρμόσει, η Γαλλία έχει σκοπό να προωθήσει περαιτέρω την ανάπτυξη και τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Η χρήση αυτής της ηλεκτροδότησης θεωρείται ότι αποτελεί λιγότερο επιζήμιο τρόπο για το περιβάλλον για την κάλυψη των αναγκών των ελλιμενισμένων πλοίων για ηλεκτρική ενέργεια, σε σύγκριση με τη χρήση καυσίμων πλοίων από τα σκάφη αυτά.
- (3) Στον βαθμό που με τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά αποφεύγεται η εκπομπή ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από την καύση καυσίμων πλοίων από ελλιμενισμένα πλοία, 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 Γαλλία, η χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, αντί της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από την καύση καυσίμων πλοίων, αναμένεται ιδίως να 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.

- (4) Η χορήγηση άδειας στη Γαλλία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την αύξηση της χρήσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, δεδομένου ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου θα παραμείνει η 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.
- (5) 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 από την 1η Ιανουαρίου 2020 έως την 31η 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.
- (6) Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και πλοίων, καθώς και στους διανομείς και αναδιανομείς ηλεκτρικής ενέργειας, να επιδιώξουν την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι η Γαλλία δύναται να εφαρμόσει τη φορολογική μείωση, όπως ζητήθηκε, με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2020.
- (7) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Χορηγείται στη Γαλλία η άδεια 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 την 1η Ιανουαρίου 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 στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*