



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2020 m. rugsėjo 17 d.
(OR. en)

10894/20

Tarpinstitucinė byla:
2020/0255 (NLE)

FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2020 m. rugsėjo 14 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2020) 498 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMO, kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Prancūzijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2020) 498 final.

Pridedama: COM(2020) 498 final



Briuselis, 2020 09 14
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Prancūzijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

Sąjungos energinių produktų ir elektros energijos apmokestinimas reglamentuojamas 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičiančia Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą¹ (toliau – Energijos mokesčių direktyva, arba Direktyva).

Pagal Direktyvos 19 straipsnio 1 dalį, be Direktyvoje, ypač 5, 15 ir 17 straipsniuose, išdėstytų nuostatų, Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu, gali vieningai leisti bet kuriai valstybei narei toliau atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti remiantis konkrečios politikos sumetimais.

Prancūzija paprašė leidimo taikyti lengvatinį mokesčio tarifą elektros energijos galutiniam vartojimui tuo atveju, kai elektros energija tiesiogiai tiekama jūrų ir vidaus vandenų laivams (įskaitant žvejybos laivus, bet išskyrus privačius pramoginius laivus²), prisišvartavusiems uostuose (elektros energijos tiekimas iš kranto)³. Šiuo pasiūlymu siekiama suteikti tokį leidimą kaip nukrypti leidžiančią nuostatą, galiojančią, kaip prašoma, iki 2025 m. gruodžio 31 d.

2019 m. rugpjūčio 7 d. raštu Prancūzijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie savo ketinimą taikyti šią priemonę. 2020 m. kovo 4 d. ir 2020 m. balandžio 30 d. jos pateikė papildomos informacijos ir paaiškinimų.

Prancūzija siekia gauti leidimą elektros energijai, iš kranto tiekiamai laivams, kuriais Sąjungos jūrose ir vidaus vandenyse vykdoma išimtinai komercinė veikla (įskaitant žvejybą), taikyti lengvatinį 0,50 EUR už MWh mokesčio tarifą, lygų Direktyvoje nustatytam minimaliam mokesčio už verslui naudojamą elektros energiją tarifui.

Prašoma galiojimo laikotarpį nustatyti nuo 2020 m. sausio 1 d. iki 2025 m. gruodžio 31 d., o tai neviršija pagal Energijos mokesčių direktyvos 19 straipsnį leidžiamo maksimalaus laikotarpio.

Šios lengvatos tikslas – užtikrinti ekonominę paskatą diegti elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūrą ir naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, kad būtų mažinama oro tarša uostamiesčiuose, gerinama vietos oro kokybė ir mažinamas triukšmas gyventojų sveikatos labui.

Taikydama šią priemonę Prancūzija taip pat sieks mažinti bendrą vandens transporto poveikį aplinkai.

¹ OL L 283, 2003 10 31, p. 51–70.

² Terminas „privatus pramoginis laivas“ apibrėžtas Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies c punkto antroje pastraipoje.

³ Be to, Prancūzijos valdžios institucijos nurodė, kad lengvatinis mokesčio tarifas, taikomas elektros energijos vartojimui, taip pat turėtų būti taikomas elektros energijai, kurią tiekia elektros energijos gamybos grupės (kilnojamąsios elektros stotys), gamybai naudojančios suskystintas gamtines dujas (SGD).

Prašoma priemone Prancūzija nori paskatinti naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, kurios gamyba laikoma mažiau taršia nei elektros gamyba uoste prisišvartavusiuose laivuose. Kaip nurodyta prašyme, Prancūzijoje taikomas standartinis elektros energijos mokesčio tarifas yra 22,50 EUR už MWh. Prašoma mokesčio lengvata yra 22,00 EUR už MWh. Taigi ją taikant naudos gavėjams būtų taikomas 0,50 EUR už MWh lygus pagal Energijos mokesčių direktyvą nustatytas ES minimalus mokesčio už verslui naudojamą elektros energiją tarifas (kaip nustatyta Direktyvos 10 straipsnio 1 dalyje ir I priedo C lentelėje).

Kita vertus, pagal Energijos mokesčių direktyvos 14 straipsnio 1 dalies c punktą valstybės narės turi neapmokestinti energinių produktų, naudojamų elektros energijai uostuose prisišvartavusiuose laivuose gaminti, ir uostuose prisišvartavusiuose laivuose pagamintos elektros energijos. Pagal Direktyvos 15 straipsnio 1 dalies f punktą valstybės narės taip pat gali neapmokestinti energinių produktų, kai juos naudojant laivuose gaminama elektros energija naudojama laivybai vidaus vandenyse, ir šiuo tikslu pagamintos elektros energijos. Prancūzija patvirtino, kad pastarąją neprivalomą išimtį yra perkėlusį į nacionalinę teisę⁴.

Prancūzijos valdžios institucijos nurodė, kad mokesčio lengvata taikoma visiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus, t. y. šia mokesčio lengvata gali pasinaudoti visi komercinei laivybai naudojami laivai, nepriklausomai nuo jų dydžio ar vėliavos, su kuria plaukioja. Tam tikrais atvejais gali būti numatyta prievolė laivams naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją.

Kaip nurodyta prašyme, skaičiuojama, kad naudos gavėjų bus apie 7 000 (įskaitant jūrų ir vidaus vandenų transporto įmones bei žuvininkystės sektorių). Nurodytas didžiausias ateityje galimas naudos gavėjų skaičius siejamas su prognoze, kad daugės veikiančių elektros tinklo prijungimo sistemų, skirtų elektros energijai iš kranto tiekti. Dabar veikia ribotas skaičius (apytiksliai 230) elektros energiją iš kranto tiekiančių stočių, daugiausia viešųjų vidaus vandenų srityje, ir jos yra skirtos keleivius ir prekes pervežančioms transporto priemonėms. Dabar nėra elektros stočių, skirtų žvejybos laivams⁵.

Vertindamos su šia priemone susijusias mokesčių išlaidas, Prancūzijos valdžios institucijos apskaičiavo prarandamas mokestines pajamas, remdamosi suvartotu elektros energijos kiekiu, prašomos mokestinės lengvatos dydžiu ir elektros stočių skaičiumi. Per metus suvartojama maždaug 12 000 MWh iš šių elektros stočių tiekiamos elektros energijos, o mokesčio lengvata siektų 22,00 EUR už MWh (kaip minėta, standartinis elektros energijos mokesčio tarifas yra 22,50 EUR už MWh), taigi prarandama maždaug 270 000 EUR mokestinių pajamų. Atsižvelgiant į tai, kad elektros stočių daugės (nuo šiuo metu esančių 230 iki maždaug 256 artimiausioje ateityje), skaičiuojama, kad per būsimąjį laikotarpį faktiškai bus prarasta apie 300 000 EUR.

Prancūzija paprašė suteikti leidimą laikotarpiui iki 2025 m. gruodžio 31 d., jį pradedant skaičiuoti nuo 2020 m. sausio 1 d., o tai neviršija Direktyvos 19 straipsnio 2 dalyje nustatyto maksimalaus laikotarpio.

⁴ Be to, Prancūzijos valdžios institucijos pabrėžė, kad nacionalinis lengvatinis mokesčio tarifas elektros energijos galutiniam vartojimui jau yra taikomas tais atvejais, kai keleiviai bei prekės yra vežami traukiniu, metro, tramvajumi, funikulieriumi, hibridiniu įkraunamu ar elektra varomu autobusu ir troleibusu.

⁵ Prancūzijos valdžios institucijos pateikė uostų, išreiškusių susidomėjimą naudoti ar ateityje įrengti elektros energiją iš kranto tiekiančias stotis, sąrašą. Sąraše nurodyti įvairūs jūrų ir vidaus vandenų uostai.

Šia mokesčio lengvata Prancūzija siekia paskatinti atitinkamus veiklos vykdytojus plėtoti elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūrą ir naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją tam, kad būtų sumažinta oro tarša ir triukšmas prisišvartavusiems laivams deginant kurą, taip pat jų išmetamas CO₂ kiekis. Taikant lengvatinį mokesčio tarifą padidėtų iš kranto tiekiamos elektros energijos konkurencingumas, palyginti su laive deginamu bunkeriniu kuru, kuris yra neapmokestinamas.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Elektros energijos apmokestinimas reglamentuojamas Energijos mokesčių direktyva 2003/96/EB, ypač jos 10 straipsniu. 14 straipsnio 1 dalies c punkte nustatyta prievolė nuo mokesčio atleisti laivybai naudojamus energinius produktus ir laive gaminamą elektros energiją. 5, 15 ir 17 straipsniuose valstybėms narėms numatyta galimybė tam tikrais elektros energijos naudojimo atvejais taikyti diferencijuotas apmokestinimo priemones, įskaitant atleidimą nuo mokesčių ar jų sumažinimą. Tačiau tose nuostatose nenumatytas lengvatinis iš kranto tiekiamos elektros energijos apmokestinimas.

Ši priemonė yra valstybės pagalba ir patenka į šios srities ES teisės aktų, visų pirma Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014⁶, taikymo sritį.

Energijos mokesčių direktyvos nuostatos

Direktyvos 19 straipsnio 1 dalies 1 pastraipoje nustatyta:

„Be ankstesniuose straipsniuose išdėstytų nuostatų, ypač 5, 15 ir 17 straipsniuose, Taryba, Komisijai pasiūlius, bet kuriai valstybei narei gali vieningai leisti toliau atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti remiantis konkrečios politikos sumetimais.“

Šia mokesčio lengvata Prancūzijos valdžios institucijos siekia skatinti naudoti aplinkai mažiau kenksmingą būdą aprūpinti elektros energija uostuose prisišvartavusius laivus ir taip pagerinti vietos oro kokybę ir sumažinti triukšmą. Komisija jau yra rekomendavusi naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją kaip alternatyvą prisišvartavusiuose laivuose gaminamai elektros energijai ir taip pripažinusi šios alternatyvos naudą aplinkai⁷. Šiuo metu nacionalinis standartinis elektros energijos mokesčio tarifas yra 22,50 EUR už MWh; prašoma mokesčių lengvata siekia 22,00 EUR už MWh. Ją taikant naudos gavėjams būtų taikomas 0,50 EUR už MWh lygus pagal Energijos mokesčių direktyvą nustatytas ES minimalus elektros energijos mokesčio tarifas, o tai padėtų siekti nurodytų politikos tikslų.

Galimybė nustatyti palankesnę iš kranto tiekiamos elektros energijos apmokestinimo tvarką gali būti numatyta pagal Direktyvos 19 straipsnį, nes jo paskirtis – leisti valstybėms narėms papildomai atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti remiantis konkrečios politikos sumetimais.

Prancūzija paprašė leisti taikyti priemonę maksimalų pagal Direktyvos 19 straipsnio 2 dalį leidžiamą laikotarpį (t. y. šešerius metus). Iš esmės, nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma pakankamai ilgą laikotarpį, kad uostų operatoriai ir elektros energijos tiekėjai neprarastų noro pradėti arba tęsti reikiamą investavimą į elektros energijos tiekimo iš kranto

⁶ 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014 6 26, p. 1–78).

⁷ 2006 m. gegužės 8 d. Komisijos rekomendacija 2006/339/EB dėl skatinimo Bendrijos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektros energiją iš kranto (OL L 125, 2006 5 12).

infrastruktūrą. Nustačius tokį laikotarpį bus užtikrintas didžiausias galimas teisinis tikrumas ir laivų operatoriams, kurie turi planuoti savo investicijas į laivų įrangą.

Vis dėlto nukrypti leidžianti nuostata neturėtų trukdyti būsimiems esamos teisinės sistemos pakeitimams, taip pat turėtų būti atsižvelgta į būsimą Energijos mokesčių direktyvos peržiūrą ir į tai, kad Taryba gali priimti teisės aktą, grindžiamą Komisijos pasiūlymu iš dalies pakeisti Energijos mokesčių direktyvą. Ši peržiūra grindžiama Energijos mokesčių direktyvos vertinimu⁸ ir 2019 m. lapkričio 28 d. Tarybos išvadamis dėl ES energijos mokesčių sistemos⁹. Šiose išvadose Taryba paprašė Komisijos išnagrinėti ir įvertinti galimus variantus, siekiant tinkamu laiku paskelbti pasiūlymą dėl Energijos mokesčių direktyvos peržiūros, ir paragino Komisiją itin didelį dėmesį skirti Direktyvos taikymo sričiai, minimalioms normoms ir mokesčių sumažinimui ar atleidimui nuo jų konkrečiomis aplinkybėmis.

Nors šiomis aplinkybėmis atrodo tikslinga suteikti leidimą prašomam laikotarpiui, nukrypti leidžiančios nuostatos galiojimas turėtų priklausyti nuo šių sričių reglamentuojančių bendrųjų nuostatų įsigaliojimo iki 2025 m. pabaigos.

Nors tam tikros reguliavimo priemonės jau galioja, Prancūzijos institucijos pabrėžė, kad reikia numatyti papildomų priemonių (pvz., reguliavimo priemonių, kurias taikant būtų sumažintos prijungimo sąnaudos, arba leisti tam tikrais atvejais numatyti prievolę naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, taip pat pasitelkti kitas teises priemones, kad būtų papildomai ir labiau įtraukiami viešasis ir privatusis sektoriai). Šių priemonių tikslas – be kita ko, gerinti pagrindines iš kranto tiekiamos elektros energijos naudojimo uostuose sąlygas.

Valstybės pagalbos taisyklės

Prancūzijos valdžios institucijų numatytas 0,50 EUR už MWh lengvatinis mokesčio tarifas yra lygus pagal Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnį nustatytam ES minimaliam verslui naudojamos elektros energijos apmokestinimo lygiui. Taigi atrodo, kad priemonei gali būti taikomas Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014 44 straipsnis, kuriame nustatytos sąlygos, kuriomis pagalbai aplinkosaugos mokesčių lengvatų forma pagal Direktyvą 2003/96/EB gali būti netaikomi reikalavimai pranešti apie valstybės pagalbą. Tačiau šiuo etapu negalima nustatyti, ar tenkinamos visos tame reglamente nustatytos sąlygos, ir Tarybos įgyvendinimo sprendimo pasiūlymu valstybė narė neatleidžiama nuo pareigos užtikrinti atitiktį valstybės pagalbos taisyklėms, ypač pagalbos, kuriai taikoma išimtis ir kuri patenka į Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014 taikymo sritį, atvejų.

• Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis

Aplinkos ir kovos su klimato kaita politika

Prašoma priemonė daugiausia susijusi su ES aplinkos ir kovos su klimato kaita politika. Kadangi dėl šios priemonės uostuose prisišvartavusiuose laivuose bus deginama mažiau bunkerinio kuro, priemonė iš tikrųjų padės siekti tikslo gerinti vietos oro kokybę ir mažinti triukšmą. Direktyvoje 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės¹⁰ valstybėms narėms nustatytas reikalavimas užtikrinti, kad tam tikrų oro teršalų lygiai neviršytų toje direktyvoje nustatytų ribinių verčių, siektinų verčių ir kitų oro kokybės standartų. Vykdydamos šią pareigą

⁸ SWD(2019) 329 *final*.

⁹ 2019 m. lapkričio 28 d. Tarybos išvados, 14608/19, FISC 458.

¹⁰ 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008 6 11, p. 1).

valstybės narės turi rasti būdų, kaip išspręsti tokias joms aktualias problemas, pvz., uostuose prisišvartavusių laivų išmetamų teršalų problemą, todėl gali būti, kad įgyvendinant bendrą oro kokybės strategiją uostuose, kuriuose kyla tokių problemų, bus toliau skatinama naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją. Naudoti iš kranto tiekiamą elektrą taip pat skatinama pagal Direktyvą (ES) 2016/802¹¹, kuria reguliuojamas sieros kiekis jūriniame kure.

Kaip nurodo Prancūzijos institucijos, remiantis vertinimu, kiek 2019 m. faktiškai buvo suvartota iš kranto tiekiamos elektros energijos, tikėtina, kad taikant šią priemonę sumažės bendras taršos kiekis.

Jūrų transporto suvartotas tokios elektros energijos kiekis siekė apie 10 400 MWh; remiantis turimais duomenimis, jei būtų suvartotas atitinkamas mazuto kiekis, būtų išmesta:

- 4 472 kg_{SO_x} SO_x,
- 135 200 kg_{NO_x} NO_x,
- 5 919 kg_{PM_{2,5}} kietųjų dalelių.

Kalbant apie išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, suvartojus atitinkamą mazuto kiekį, būtų išmesta 3 369 600 kg CO₂.

Kalbant apie vidaus vandenų transportą, kadangi buvo suvartota 1 800 MWh iš kranto tiekiamos elektros energijos, suvartojus atitinkamą ne kelių transporto priemonėms skirtą dyzelino kiekį būtų išmesta teršalų, kurie atitinka:

- 155,56 kg SO_x,
- 1 101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg smulkių kietųjų dalelių (įskaitant 553,71 kg kietųjų dalelių PM_{2,5}).

Kalbant apie išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, suvartojus atitinkamą dyzelino kiekį būtų išmesta 553 780 kg CO₂.

Kita vertus, kalbant apie iš sausumos tinklo gaunamą elektros energiją ir vertinant poveikį, kurį turės naudojami atsinaujinantieji energijos ištekliai, Prancūzija pabrėžė, kad atsinaujinančiosios energijos dalis nacionaliniame energijos rūšių derinyje per praėjusius dešimt metų išaugo maždaug keturiais procentiniais punktais, nuo 6,6 proc. 2007 m. iki 10,7 proc. 2017 m. Taigi 2017 m. atsinaujinančioji energija buvo ketvirtas pagal dydį pirminės energijos šaltinis, pirmieji trys buvo branduolinės energija (40,0 proc.), naftos produktai (28,9 proc.) ir dujos (15,7 proc.). Neapsiribojant šia tendencija matoma, kad atsinaujinančiosios energijos kaip pirminės energijos šaltinio suvartojimas kinta kiekvienais metais, priklausomai nuo skirtingų veiksnių¹².

Energetikos politika

¹¹ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse (OL L 132, 2016 5 21, p. 58–78).

¹² Be to, kalbant apie pirmiau minėtą SGD naudojimą elektros energijai iš kranto gaminti ir tiekti, skaičiuojama, kad bus išmetama 22 proc. mažiau CO₂ (palyginti su laivybai skirtų degalų naudojimu).

Priemonė atitinka Direktyvą 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo¹³, kuria sprendžiamas klausimas, susijęs su elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūros įrengimu uostuose, kuriuose yra tokios infrastruktūros poreikis, o sąnaudos nėra neproporcingos naudai, įskaitant naudą aplinkai. Priemonė taip pat pripažinta bendro intereso tikslu teikiant valstybės pagalbą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį¹⁴.

Čia reikia prisiminti, kad iš kranto tiekiamos elektros energijos konkurencinė padėtis yra nepalanki dėl vienos svarbios priežasties: jos alternatyva, t. y. jūrų uostuose prisišvartavusiuose laivuose gaminama elektros energija, šiuo metu yra visiškai neapmokestinama: neapmokestinamas ne tik elektros energijai gaminti deginamas bunkerinis kuras (tai atitinka normalią padėtį pagal Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies a punktą), bet ir pati laivuose gaminama elektros energija (žr. Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies c punktą). Nors pastarasis atleidimas nuo mokesčio galėtų būti laikomas sunkiai suderinamu su Sąjungos aplinkosaugos tikslais, jis yra grindžiamas praktiniais sumetimais. Iš tiesų, siekiant apmokestinti laivuose gaminamą elektros energiją, laivo savininkas, kuris dažnai yra įsikūręs trečiojoje šalyje, arba operatorius turėtų deklaruoti, kiek elektros energijos suvartota. Be to, deklaruojant reikėtų apskaičiuoti, kiek elektros energijos buvo suvartota valstybės narės, kurioje turi būti mokamas mokestis, teritoriniuose vandenyse. Jeigu tokias deklaracijas reikėtų pateikti kiekvienoje valstybėje narėje, kurios teritoriniuose vandenyse plaukiojama, laivų savininkams būtų užkrauta didžiulė administracinė našta. Panašaus požiūrio laikomasi dėl laivybos vidaus vandenyse ir neprivalomos apmokestinimo tvarkos pagal Direktyvos 15 straipsnio 1 dalies f punktą (faktiškai įgyvendinama Prancūzijoje). Šiomis aplinkybėmis sprendimas nesudaryti sunkumų rinktis mažiau taršią alternatyvą – iš kranto tiekiamą elektros energiją – leidžiant Prancūzijai taikyti lengvatinį mokesčio tarifą gali būti laikomas pagrįstu.

Transporto politika

Priemonė atitinka Komisijos rekomendaciją 2006/339/EB dėl skatinimo Bendrijos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektros energiją iš kranto¹⁵ ir Komisijos komunikatą „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos“¹⁶.

Vidaus rinka ir sąžininga konkurencija

Vidaus rinkos ir sąžiningos konkurencijos požiūriu šia priemone tik sumažinamas dviejų konkuruojančių elektros energijos tiekimo prisišvartavusiems laivams šaltinių, t. y. laivuose gaminamos ir iš kranto tiekiamos elektros energijos, mokestinis konkurencijos iškraipymas dėl bunkerinio kuro neapmokestinimo.

Kalbant apie laivų operatorių konkurenciją, visų pirma reikia paminėti, kad šiuo metu nedaug laivų iš kranto tiekiamą elektros energiją naudoja komerciniais tikslais. Todėl dideli konkurencijos iškraipymai gali atsirasti tik tarp laivų, kuriuose, pasinaudojus prašoma priemone, bus pereita prie iš kranto tiekiamos elektros energijos, ir laivų, kuriuose toliau bus naudojama laivuose gaminama elektros energija. Nors sąnaudų prognozės tikslumas labai

¹³ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1–20).

¹⁴ 2014 m. balandžio 9 d. C(2014) 2231 *final*.

¹⁵ 2006 m. gegužės 8 d. Komisijos rekomendacija 2006/339/EB dėl skatinimo Bendrijos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektros energiją iš kranto (OL L 125, 2006 5 12).

¹⁶ 2009 m. sausio 21 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui bei Regionų komitetui „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“, COM(2009) 8 galutinis.

priklauso nuo naftos kainų pokyčių ir todėl jas parengti yra labai sunku, iš naujausių turimų vertinimo duomenų matyti, kad iš esmės net ir visiškai panaikinus mokestį elektros energijos tiekimo iš kranto sąnaudos daugeliu atvejų nebūtų mažesnės už elektros energijos gamybos laivuose sąnaudas¹⁷, todėl iš kranto tiekiamą elektros energiją naudojančios laivų operatoriai bet kuriuo atveju neturėtų didelio konkurencinio pranašumo, palyginti su tais, kurie naudoja laivuose gaminamą elektros energiją. Šiuo atveju didelis minėto pobūdžio iškraipymas dar mažiau tikėtinas, nes Prancūzija laikysis Direktyvoje 2003/96/EB nustatyto minimalaus verslui naudojamos elektros energijos apmokestinimo lygio.

Be to, kaip jau buvo minėta, laivų operatoriai, kurie gauna Direktyvoje 2003/96/EB nustatytu minimaliu lygiu apmokestinamą iš kranto tiekiamą elektros energiją, iš esmės neįgyja ekonominio pranašumo prieš operatorius, elektros energiją gaminančius laive, nes ši elektros energija yra neapmokestinama. Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, laivuose gaminamą elektros energiją pakeitus iš kranto tiekiamą elektros energiją, kurios apmokestinimo lygis yra minimalus, bendrų sąnaudų požiūriu nebūtų suteikta jokio pranašumo¹⁸.

Be to, iš kranto tiekiamą elektros energiją galės naudoti visi atitinkami laivai, nepriklausomai nuo vėliavos, su kuria jie plaukioja, taigi nacionaliniams ekonominės veiklos vykdytojams nebus taikoma palankesnė apmokestinimo tvarka nei jų konkurentams iš kitų ES valstybių narių.

Dėl uostų konkurencijos galima numatyti, kad bet koks galimas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai, kuris galėtų atsirasti, jeigu laivai imtų keisti savo maršrutus, kad pasinaudotų galimybe naudoti lengvatiniu mokesčio tarifu apmokestintą iš kranto tiekiamą elektros energiją, būtų nedidelis. Kadangi, kaip minėta, naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, nepaisant mokesčio lengvatos, bent artimiausiu metu veikiausiai nebus ekonomiškiau, nei gaminti elektros energiją laivuose, taip pat mažai tikėtina, kad dėl šios iš kranto tiekiamai elektros energijai taikomos mokesčio lengvatos būtų smarkiai iškraipyta uostų konkurencija ir tai paskatintų laivus keisti maršrutus dėl galimybės naudotis šia alternatyva. Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad renkantis uostus atsižvelgiama į kitus veiksnius (pvz., krovinio paskirties vietą), todėl neatrodo, kad vien galimybė naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, kuriai taikomas lengvatinis mokesčio tarifas, turėtų lemiamos įtakos.

Atsižvelgiant į laikotarpį, kuriam siūloma leisti taikyti lengvatinį mokesčio tarifą, jei dabartinė sistema ir padėtis iš esmės nepasikeis, mažai tikėtina, kad pirmesnėse pastraipose išdėstytos analizės išvados pasikeistų iki priemonės galiojimo pabaigos.

¹⁷ Žr. 2005 m. rugpjūčio mėn. Europos Komisijos aplinkos generalinio direktorato galutinę ataskaitą „Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity“, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Joje analizuojama trijų uostų – Geteborgo (Švedija), Džuno ir Long Bičo (JAV) – sąnaudų struktūra.

¹⁸ Kalbant apie sąnaudų palyginimą, Prancūzijos valdžios institucijos nurodo, kad elektros energijos, tiekiamos iš krante esančių elektros stočių, pirkimo kaina yra apie 0,10 EUR už kWh; vidaus vandens transporto atveju, VNF (pranc. *Voies navigables de France*) ir kai kurių kitų uostų taikomas nacionalinis tarifas už elektros stočių naudojimą yra 0,20 EUR už kWh (įskaitant elektros energijos pirkimo kainą). Kita vertus, mažiausios sąnaudos vienai kWh pagaminti iš dyzelino yra apie 0,2192 EUR (laivybos vidaus vandenyse atveju), o iš mazuto – apie 0,0953 EUR (laivybos jūrose atveju).

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Tarybos direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Netiesioginio apmokestinimo sritis, kuriai taikomas SESV 113 straipsnis, pati savaime nepriklauso išimtinai Europos Sąjungos kompetencijai, kaip apibrėžta SESV 3 straipsnyje.

Tačiau pagal Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnį Tarybai pagal antrinę teisę yra suteikta išimtinė kompetencija, vadovaujantis minėta nuostata, leisti valstybei narei toliau atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti. Taigi pačios valstybės narės be Tarybos to padaryti negali. Todėl subsidiarumo principas šiam įgyvendinimo sprendimui netaikomas. Bet kuriuo atveju, kadangi šis aktas nėra teisėkūros procedūra priimamo akto projektas, jo pagal Sutarčių protokolą Nr. 2 nereikia perduoti nacionaliniams parlamentams peržiūrėti, ar jis atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Mokesčio lengvata neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.

- **Priemonės pasirinkimas**

Siūloma priemonė – Tarybos įgyvendinimo sprendimas. Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnyje numatyta tik ši priemonė.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTAISIAIS SUBJEKTAIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Priemonei įgyvendinti galiojančių teisės aktų vertinimo atlikti nereikia.

- **Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais**

Šis pasiūlymas yra pagrįstas Prancūzijos pateiktu prašymu ir skirtas tik šiai valstybei narei.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Nepriklausomo tyrimo neprireikė.

- **Poveikio vertinimas**

Šis pasiūlymas yra susijęs su leidimo suteikimu vienai valstybei narei jos pačios prašymu, tad jo poveikio vertinimas nereikalingas.

Iš Prancūzijos pateiktos informacijos galima spręsti, kad priemonės poveikis mokestinėms pajamoms bus nedidelis (kaip minėta, skaičiuojama, kad per būsimąjį laikotarpį faktiškai bus prarasta apie 300 000 EUR), o iš kranto tiekiamai elektros energijai taikomas mokesčio tarifas

vis tiek būtų didesnis už Direktyvoje 2003/96/EB nustatytą minimalų apmokestinimo lygį. Prancūzija numato, kad priemonė turės teigiamą poveikį siekiant jos su aplinka susijusių tikslų, visų pirma, mažinant išmetamų teršalų kieki (vertinimai pateikti pirmiau tekste), gerinant vietos oro kokybę ir mažinant triukšmą uostamiesčiuose.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šia priemone supaprastinimas neatliekamas. Priemonė priimama Prancūzijai pateikus prašymą ir yra skirta tik šiai valstybei narei.

- **Pagrindinės teisės**

Ši priemonė pagrindinėms teisėms įtakos neturi.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Šia priemone nesukuriama jokios finansinės ir administracinės naštos Sąjungai. Todėl pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Įgyvendinimo planas nebūtinai. Šis pasiūlymas yra susijęs su leidimo taikyti mokesčio lengvatą suteikimu vienai valstybei narei jos pačios prašymu. Leidimas suteikiamas ribotam laikotarpiui iki 2025 m. gruodžio 31 d. Mokesčio tarifas, kuris bus taikomas, bus lygus Energijos mokesčių direktyva nustatytam minimaliam apmokestinimo lygiui. Priemonė gali būti vertinama, jeigu pasibaigus galiojimo laikotarpiui bus pateiktas prašymas pratęsti jos galiojimą.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Aiškinamųjų dokumentų dėl šio pasiūlymo perkėlimo į nacionalinę teisę nereikia.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnyje nustatoma, kad Prancūzijai bus leidžiama taikyti lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą Prancūzijos uostuose prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus, tiesiogiai tiekiamai elektros energijai (iš kranto tiekiamai elektros energijai). Mokesčio tarifas turi būti ne mažesnis nei 0,50 EUR už MWh, t. y. nei Direktyva nustatytas minimalus verslui naudojamos elektros energijos apmokestinimo lygis. Lengvatiniu tarifu apmokestintos elektros energijos nebus galima tiekti privatiems pramoginiams laivams, kaip apibrėžta Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies c punkto antroje pastraipoje.

2 straipsnyje nustatoma, kad prašomas leidimas suteikiamas nuo 2020 m. sausio 1 d. iki 2025 m. gruodžio 31 d., kaip prašė Prancūzija, neviršijant Direktyvoje nurodyto maksimalaus šešerių metų laikotarpio.

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Prancūzijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvą 2003/96/EB, pakeičiančią Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą¹, ypač į jos 19 straipsnį,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 2019 m. rugpjūčio 7 d. raštu Prancūzija pagal Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnį siekė gauti leidimą uostuose prisišvartavusiems jūrų ir vidaus vandenų laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai (toliau – iš kranto tiekiamą elektros energiją) taikyti lengvatinį mokesčio tarifą. Prancūzijos institucijos 2020 m. kovo 4 d. ir 2020 m. balandžio 30 d. pateikė papildomos informacijos ir paaiškinimų;
- (2) lengvatiniu mokesčio tarifu, kurį ketina taikyti, Prancūzija siekia toliau skatinti diegti elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūrą ir naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją. Tokios elektros energijos naudojimas laikomas aplinkai mažiau kenksmingu būdu aprūpinti elektros energija uostuose prisišvartavusius laivus, palyginti su bunkerinio kuro deginimu tuose laivuose;
- (3) naudojant iš kranto tiekiamą elektros energiją neišmetama prisišvartavusiuose laivuose deginant bunkerinį kurą susidarantių oro teršalų, o tai padeda gerinti vietos oro kokybę uostamiesčiuose ir mažinti triukšmą. Atsižvelgiant į konkrečias elektros energijos gamybos struktūros sąlygas Prancūzijoje, numatoma, kad naudojant iš kranto tiekiamą, o ne deginant bunkerinį kurą gaminamą elektros energiją ypač sumažės išmetamas CO₂ bei kitų oro teršalų kiekis ir triukšmas. Todėl numatoma, kad priemonė padės siekti Sąjungos aplinkos, sveikatos ir klimato politikos tikslų;
- (4) leidžiant Prancūzijai taikyti lengvatinį mokesčio tarifą iš kranto tiekiamai elektros energijai neviršijama to, kas būtina tokios elektros energijos vartojimui padidinti, nes daugeliu atvejų elektros energijos gamyba laivuose išliks konkurencingesnė alternatyva. Dėl tos pačios priežasties ir dėl to, kad dabar ši technologija yra palyginti menkai paplitusi rinkoje, mažai tikėtina, kad šios priemonės taikymo metu bus labai

¹ OL L 283, 2003 10 31, p. 51.

iškraipyta konkurencija, taigi priemonė neturės neigiamo poveikio tinkamam vidaus rinkos veikimui;

- (5) vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 2 dalimi, kiekvieno pagal tą nuostatą suteikiamo leidimo galiojimo laikotarpis turi būti griežtai apribotas. Siekiant užtikrinti, kad leidimo galiojimo laikotarpis būtų pakankamai ilgas, kad atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai neprarastų noro imtis reikiamų investicijų, tikslinga leidimą suteikti nuo 2020 m. sausio 1 d. iki 2025 m. gruodžio 31 d. Vis dėlto leidimas turėtų būti nebetaikomas nuo tos dienos, kurią būtų pradėtos taikyti pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsnį ar bet kurią kitą susijusią nuostatą Tarybos priimtos bet kokios bendrosios nuostatos dėl iš kranto tiekiamai elektros energijai taikomų mokesčių lengvatų, jeigu tokios nuostatos būtų pradėtos taikyti iki 2025 m. gruodžio 31 d.;
- (6) siekiant užtikrinti, kad uostų ir laivų operatoriai, taip pat elektros energijos skirstytojai ir perskirstytojai skatintų naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, reikėtų užtikrinti, kad Prancūzija, kaip prašoma, galėtų taikyti mokesčio lengvatą nuo 2020 m. sausio 1 d.;
- (7) šis sprendimas neturi poveikio su valstybės pagalba susijusių Sąjungos taisyklių taikymui,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Prancūzijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uostuose prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus, tiesiogiai tiekiamai elektros energijai (iš kranto tiekiamai elektros energijai), jeigu laikomasi Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnyje nurodytų minimalių apmokestinimo lygių.

2 straipsnis

Šis sprendimas taikomas nuo 2020 m. sausio 1 d. iki 2025 m. gruodžio 31 d.

Tačiau jeigu Taryba, remdamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsniu ar bet kuria kita susijusia nuostata, nustato bendrąsias taisykles dėl iš kranto tiekiamai elektros energijai taikomų mokesčių lengvatų, šis sprendimas nebetaikomas nuo tos dienos, kurią pradedamos taikyti minėtos bendrosios taisyklės.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*