

Briselē, 2020. gada 17. septembrī
(OR. en)

10894/20

Starpiestāžu lieta:
2020/0255(NLE)

FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2020. gada 14. septembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2020) 498 final
Temats:	Priekšlikums - PADOMES ĪSTENOŠANAS LĒMUMS, ar kuru saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu Francijai atļauj piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta kuģiem pie piestātnes

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2020) 498 *final*.

Pielikumā: COM(2020) 498 *final*



Briselē, 14.9.2020.
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES ĪSTENOŠANAS LĒMUMS,

ar kuru saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu Francijai atļauj piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta kuģiem pie piestātnes

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai Savienībā reglamentē 2003. gada 27. oktobra Padomes Direktīva 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai¹ ("Enerģijas nodokļu direktīva" jeb "direktīva").

Saskaņā ar minētās direktīvas 19. panta 1. punktu un papildus jo īpaši 5., 15. un 17. panta noteikumiem Padome pēc Komisijas priekšlikuma ar vienprātīgu lēmumu var atļaut jebkurai dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus no nodokļa vai nodokļa samazinājumus īpašu politisku apsvērumu dēļ.

Francija lūdza atļauju piemērot samazinātu elektroenerģijas galīgā patēriņa nodokļa likmi tādai elektroenerģijai, kas tieši piegādāta pie piestātnes esošiem jūras un iekšējo ūdensceļu kuģiem (tostarp zvejas kuģiem), kas nav privāti izprieču kuģi² ("krasta elektroenerģija")³. Šā priekšlikuma mērķis ir piešķirt minēto atļauju, izmantojot atkāpi, kura būtu derīga, kā pieprasīts, līdz 2025. gada 31. decembrim.

Francijas iestādes 2019. gada 7. augusta vēstulē informēja Komisiju par savu nodomu piemērot šo pasākumu. Sīkāka informācija un paskaidrojumi tika sniegti 2020. gada 4. martā un 2020. gada 30. aprīlī.

Francija vēlētos saņemt atļauju piemērot krasta elektroenerģijas piegādei kuģiem, kuri Savienības jūrās un iekšējos ūdeņos darbojas vienīgi komerciālos nolūkos (ieskaitot zveju), samazinātu nodokļa likmi 0,50 EUR/MWh apmērā, kas vienāda ar direktīvā noteikto minimālo nodokļa likmi elektroenerģijai izmantošanai uzņēmuma vajadzībām.

Pieprasītais piemērošanas termiņš ir no 2020. gada 1. janvāra līdz 2025. gada 31. decembrim, iekļaujoties Enerģijas nodokļu direktīvas 19. pantā noteiktajā maksimālajā termiņā.

Šis samazinājums ir paredzēts, lai radītu ekonomisko ieinteresētību krasta elektroenerģijas izplatībā un izmantošanā ar mērķi samazināt gaisa piesārņojumu ostas pilsētās, uzlabot tajās gaisa kvalitāti un samazināt troksni, tādējādi uzlabojot iedzīvotāju veselību.

Mērķis pasākumam, ko piemēros Francija, ir arī kopumā samazināt ūdens transporta ietekmi uz vidi.

Pieprasot šo pasākumu, Francija vēlas radīt stimulu krasta elektroenerģijas izmantošanai, kas tiek uzskatīta par mazāku piesārņojumu radošu alternatīvu, salīdzinot ar elektroenerģijas ražošanu kuģos pie piestātnes. Kā norādīts pieprasījumā, Francijā elektroenerģijas nodokļa standarta likme ir 22,50 EUR/MWh. Pieprasītais nodokļu atvieglojums ir 22,00 EUR/MWh. Tas nozīmē, ka labuma guvējiem tādējādi tiktu piemērota piemērojamā ES minimālā nodokļa

¹ OV L 283, 31.10.2003., 51.–70. lpp.

² Termins "privāts izprieču kuģis" ir definēts Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta c) apakšpunkta otrajā daļā.

³ Tomēr, kā norādījušas Francijas iestādes, samazinātā elektroenerģijas patēriņa nodokļa likme būtu jāpiemēro arī tādai elektroenerģijai, ko piegādā elektroenerģijas ģeneratoru iekārtas (mobilās ražotnes), izmantojot LNG (sašķīdinātu dabasgāzi).

likme elektroenerģijai uzņēmumu vajadzībām saskaņā ar Enerģijas nodokļu direktīvu – 0,50 EUR/MWh (kā noteikts direktīvas 10. panta 1. punktā un I pielikuma C tabulā).

No otras puses, saskaņā ar Enerģijas nodokļu direktīvas 14. panta 1. punkta c) apakšpunktu dalībvalstīm ir jāatbrīvo no nodokļiem energoprodukti, ko izmanto elektroenerģijas ražošanai kuģos pie piestātnes, un elektroenerģija, ko ražo šādos kuģos. Saskaņā ar direktīvas 15. panta 1. punkta f) apakšpunktu tās to var darīt arī attiecībā uz energoproduktiem, ko izmanto elektroenerģijas ražošanai kuģos, un uz elektroenerģiju, ko ražo kuģos, kuri paredzēti kuģošanai pa iekšējiem ūdensceļiem. Francija apstiprināja šā pēdējā minētā fakultatīvā atbrīvojuma transponēšanu⁴.

Francijas iestādes norādīja, ka nodokļa samazināšana tiek piemērota visiem kuģiem, kas nav privāti izprieču kuģi; tas nozīmē, ka visi kuģi, kurus izmanto komerciālajā navigācijā, neatkarīgi no to lieluma vai karoga valsts, var gūt labumu no nodokļa samazināšanas. Dažos gadījumos kuģiem var būt pienākums izmantot krasta elektroenerģiju.

Kā norādīts pieprasījumā, paredzamais labuma guvēju skaits ir apmēram 7000 (tostarp jūras un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu uzņēmumi, kā arī zvejniecības nozare). Tas ir ilgtermiņā maksimālais iespējamais labuma guvēju skaits saistībā ar paredzamo krasta elektroenerģijas pieslēguma sistēmu izplatības pieaugumu. Pašlaik uzstādītie krasta elektroenerģijas termināļi (apmēram 230) ir galvenokārt uzstādīti publisko iekšējo ūdensceļu zonā, un tie ir paredzēti transportlīdzekļiem preču un pasažieru pārvadāšanai. Pašlaik nav neviena termināļa, kas būtu paredzēts zvejas kuģiem⁵.

Lai aplēstu pasākuma radītos nodokļu izdevumus, Francijas iestādes aprēķināja nodokļu ieņēmumu zaudējumus, pamatojoties uz patērētās elektroenerģijas daudzumu, pieprasītās fiskālās priekšrocības apmēru un termināļu skaitu. Šo termināļu elektroenerģijas patēriņš ir apmēram 12 000 MWh gadā, un nodokļa atvieglojums būtu 22,00 EUR/MWh (standarta likme, kā minēts iepriekš, ir 22,50 EUR/MWh): tādējādi nodokļu ieņēmumu zaudējumi būtu apmēram 270 000 EUR. Ņemot vērā, ka ir paredzams termināļu skaita pieaugums (no 230 pašlaik līdz 256 tuvākajā nākotnē), turpmākajā periodā ir paredzami faktiskie zaudējumi aptuveni 300 000 EUR apmērā.

Francija lūdza piešķirt atļauju līdz 2025. gada 31. decembrim, sākot no 2020. gada 1. janvāra un nepārsniedzot maksimālo termiņu, kas atļauts direktīvas 19. panta 2. punktā.

Samazinot nodokli, Francija vēlas sniegt stimulu attiecīgajiem operatoriem attīstīt un izmantot krasta elektroenerģiju, lai samazinātu emisijas atmosfērā un troksni, kas rodas, kuģos pie piestātnes sadedzinot kurināmo, kā arī CO₂ emisijas. Samazinātas nodokļa likmes piemērošana uzlabotu krasta elektroenerģijas konkurētspēju salīdzinājumā ar flotes degvielas izmantošanu uz kuģa, uz ko attiecas atbrīvojums no nodokļa.

• **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā rīcībpolitikas jomā**

Nodokļu noteikšanu elektroenerģijai reglamentē Enerģijas nodokļu direktīva 2003/96/EK, jo īpaši tās 10. pants. Direktīvas 14. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzēts obligāts atbrīvojums no nodokļiem energoproduktiem, kas paredzēti navigācijai, kā arī

⁴ Turklāt Francijas iestādes uzsvēra, ka samazinātā elektroenerģijas galīgā patēriņa iekšzemes nodokļa likme jau ir piemērojama pasažieru un preču pārvadājumiem ar vilcienu, ar metro vai tramvaju, ar trošu transportu, hibrīduzvlādes vai elektrisko autobusu un trolejbusu.

⁵ Francijas iestādes ir iesniegušas sarakstu ar ostām, kuras ir ieinteresētas izmantot vai vēlāk uzstādīt krasta elektroenerģijas termināļus: tās ir vairākas gan jūras ostas, gan iekšējo ūdensceļu ostas.

elektroenerģijai, ko ražo kuģi. Direktīvas 5., 15. un 17. pantā dalībvalstīm paredzēta iespēja piemērot nodokļu diferencēšanu, tostarp atbrīvojumus un samazinājumus, atsevišķiem elektroenerģijas izmantošanas veidiem. Tomēr minētie noteikumi kā tādi neparedz samazinātus nodokļus krasta elektroenerģijai.

Pasākums ir valsts atbalsts, un uz to attiecas ES tiesību akti konkrētajā jomā, jo īpaši Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014⁶.

Enerģijas nodokļu direktīvas noteikumi

Direktīvas 19. panta 1. punkta pirmā daļa skan šādi:

“Papildus iepriekšējos pantos, jo īpaši 5., 15. un 17. pantā noteiktajiem noteikumiem, Padome pēc Komisijas priekšlikuma ar vienprātīgu lēmumu var atļaut jebkurai dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus vai samazinājumus īpašu politikas apsvērumu interesēs.”

Ar šo nodokļa samazinājumu Francijas iestādes cenšas sasniegt mērķi popularizēt videi nekaitīgāku veidu, kā kuģi pie pietātnes var iegūt vajadzīgo elektroenerģiju, tādējādi uzlabojot vietējo gaisa kvalitāti un samazinot troksni. Komisija jau ir ieteikusi izmantot krasta elektroenerģiju kā alternatīvu elektroenerģijai, kas ražota kuģos pie pietātnes, un tādējādi jau ir atzinusi tās priekšrocības vides jomā⁷. Pašlaik elektroenerģijas nodokļa standarta valsts likme ir 22,50 EUR/MWh; pieprasītais nodokļu atvieglojums ir 22,00 EUR/MWh. Līdz ar to labuma guvējiem piemērotu Enerģijas nodokļu direktīvā paredzēto ES minimālo nodokļa likmi elektroenerģijai 0,50 EUR/MWh apmērā, un tādējādi tas var sekmēt izvirzīto politikas mērķu sasniegšanu.

Iespēju ieviest labvēlīgu nodokļu režīmu attiecībā uz krasta elektroenerģiju var paredzēt saskaņā ar direktīvas 19. pantu, jo tā mērķis ir ļaut dalībvalstīm ieviest turpmākus atbrīvojumus vai samazinājumus īpašu politikas apsvērumu interesēs.

Francija ir pieprasījusi šo pasākumu piemērot uz direktīvas 19. panta 2. punktā atļauto maksimālo laikposmu, t. i., sešus gadus. Principā jebkuram atbrīvojuma piemērošanas laikposmam ir jābūt pietiekami ilgam, lai neatturētu ostu operatorus un elektroenerģijas piegādātājus no vajadzīgo ieguldījumu veikšanas krasta elektroenerģijas objektos vai šo ieguldījumu turpināšanas. Minētais laikposms nodrošinās pēc iespējas lielāku juridisko noteiktību arī kuģu operatoriem, kuriem ir jāplāno savi ieguldījumi kuģa aprīkojumā.

Tomēr šī atkāpe nedrīkstētu apdraudēt spēkā esošā tiesiskā regulējuma tālāku attīstību, un būtu jāņem vērā Enerģijas nodokļu direktīvas plānotā pārskatīšana un tas, ka Padome, iespējams, pieņems tiesību aktu, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu par grozījumiem Enerģijas nodokļu direktīvā. Šī pārskatīšana sekos Enerģijas nodokļu direktīvas izvērtējumam⁸ un Padomes 2019. gada 28. novembra secinājumiem par ES enerģijas nodokļu sistēmu⁹. Padome savos secinājumos aicināja Komisiju analizēt un izvērtēt iespējamus variantus un savlaicīgi publicēt priekšlikumu par Enerģijas nodokļu direktīvas pārskatīšanu,

⁶ Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1.–78. lpp.).

⁷ Komisijas Ieteikums 2006/339/EK (2006. gada 8. maijs) par krasta elektroenerģijas pieslēguma izmantošanas veicināšanu kuģiem, kas piestājuši Kopienas ostās (OV L 125, 12.5.2006.).

⁸ SWD (2019) 329 final.

⁹ Padomes 2019. gada 28. novembra secinājumi, 14608/19, FISC 458.

kā arī aicināja Komisiju pievērst īpašu uzmanību direktīvas darbības jomai, minimālajām likmēm un konkrētiem nodokļu samazinājumiem un atbrīvojumiem.

Šādos apstākļos, šķiet lietderīgi piešķirt atļauju uz pieprasīto laikposmu, tomēr ar nosacījumu, ka atkāpe ir spēkā, ja līdz 2025. gada beigām nesāk piemērot vispārīgus noteikumus šajā jomā.

Francijas iestādes uzsvēra, ka ir vajadzīgi papildu pasākumi (piemēram, reglamentējoši pasākumi, ar kuriem samazina pieslēguma izmaksas vai atsevišķos gadījumos ļauj ieviest pienākumu izmantot krasta elektroenerģiju, kā arī citi juridiski instrumenti ar mērķi turpināt un ciešāk iesaistīt publisko un privāto sektoru), savukārt daži reglamentējoši pasākumi jau ir ieviesti. Šo pasākumu mērķis cita starpā ir uzlabot pamatnosacījumus krasta elektroenerģijas izmantošanai ostās.

Valsts atbalsta noteikumi

Francijas iestāžu plānotā samazinātā nodokļa likme 0,50 EUR/MWh atbilst minimālajam nodokļu līmenim attiecībā uz elektroenerģiju uzņēmuma vajadzībām saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 10. pantu. Tādējādi šķiet, ka uz šo pasākumu attiecas Komisijas Regulas (ES) Nr. 651/2014 44. pants, kas paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem atbalstu dabas resursu nodokļa samazinājumu veidā saskaņā ar Direktīvu 2003/96/EK var atbrīvot no valsts atbalsta paziņošanas prasības. Tomēr šajā posmā nav iespējams noteikt, vai visi minētajā regulā paredzētie nosacījumi ir izpildīti, un priekšlikums par Padomes īstenošanas lēmumu neskar dalībvalsts pienākumu nodrošināt atbilstību valsts atbalsta noteikumiem, jo īpaši gadījumā, kad uz atbalstu attiecas atbrīvojums saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 651/2014.

• Saskaņība ar citām Savienības rīcībpolitikām

Politika vides un klimata pārmaiņu jomā

Pieprasītais pasākums attiecas galvenokārt uz ES vides un klimata pārmaiņu politiku. Ciktāl ar tā palīdzību būs iespējams samazināt flotes degvielas izmantošanu ostās esošos kuģos, pasākums palīdzēs sasniegt mērķi uzlabot vietējo gaisa kvalitāti un mazināt troksni. Direktīvā 2008/50/EK par gaisa kvalitāti¹⁰ prasīts, lai dalībvalstis nodrošinātu, ka vairāku gaisu piesārņojošo vielu līmeņi nepārsniedz direktīvā noteiktos robežlielumus, mērķlielumus un citus gaisa kvalitātes standartus. Šis pienākums dalībvalstīm paredz rast risinājumus tādām problēmām kā emisijas no kuģiem pie piestātnes, un ir domājams, ka ostās, kurās ir šādas problēmas, tiks veicināta krasta elektroenerģijas izmantošana kā viens elements vispārējās gaisa kvalitātes stratēģijā. Krasta elektroenerģijas izmantošana tiek veicināta arī saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/802¹¹, ar ko reglamentē sēra saturu kuģu degvielā.

Francijas iestādes uzskata, ka šis pasākums varētu izraisīt arī vispārēju piesārņojuma samazinājumu, kas tiek lēsts, pamatojoties uz faktisko krasta elektroenerģijas patēriņu 2019. gadā.

Jūras pārvadājumiem šis patēriņš bija aptuveni 10 400 MWh; līdzvērtīgs smagās degvielas patēriņš saskaņā ar pieejamajiem datiem būtu radījis:

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/802 (2016. gada 11. maijs), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem (OV L 132, 21.5.2016., 58.–78. lpp.).

- 4472 kg SO_x emisiju,
- 13 5200 kg NO_x emisiju,
- 5919 kg PM_{2,5} daļiņu.

Attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisijām līdzvērtīgs degvielaļlas patēriņš būtu radījis CO₂ emisiju 3 369 600 kg apmērā.

Attiecībā uz pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, tā kā krasta elektroenerģijas patēriņš bija 1800 MWh, līdzvērtīgs autoceļiem neparedzētas tehnikas dīzeļdegvielas patēriņš būtu radījis šādas piesārņojošo vielu emisijas:

- 155,56 kg SO_x,
- 1101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg smalko daļiņu (tostarp 553,71 kg PM_{2,5}).

Attiecībā uz siltumnīcefekta gāzēm līdzvērtīgs dīzeļdegvielas patēriņš būtu radījis 553 780 kg CO₂.

No otras puses, attiecībā uz elektroenerģiju no sauszemes energotīkla un atjaunojamo energoresursu paredzamo ietekmi Francija uzsvēra, ka atjaunojamo energoresursu enerģijas īpatsvars valsts energoresursu struktūrā pēdējo desmit gadu laikā ir palielinājies par aptuveni 4 procentpunktiem – no 6,6 % 2007. gadā līdz 10,7 % 2017. gadā. Tādējādi atjaunojamo energoresursu enerģija 2017. gadā bija ceturtais primārās enerģijas avots aiz kodolenerģijas (40,0 %), naftas produktiem (28,9 %) un gāzes (15,7 %). Neraugoties uz šo tendenci atjaunojamo energoresursu enerģijas primārais patēriņš katru gadu atšķiras atkarībā no dažādiem faktoriem¹².

Enerģētikas politika

Pasākums ir saskaņā ar Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu¹³, kurā pievēršas jautājumam par krasta elektroenerģijas padeves objektu ierīkošanu ostās, ja ir šādu objektu pieprasījums un ja izmaksas nav nesamērīgas salīdzinājumā ar ieguvumiem, tostarp vidiskajiem ieguvumiem. Turklāt tas ir atzīts par vispārējas nozīmes mērķi valsts atbalsta piešķiršanai saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu¹⁴.

Šeit jāatceras, ka viens no galvenajiem iemesliem krasta elektroenerģijas nelabvēlīgajai konkurētspējas situācijai ir tāds, ka alternatīva, proti, jūras ostās esošos kuģos saražotā elektroenerģija, patlaban neto izteiksmē ir pilnībā atbrīvota no nodokļa – no nodokļa ir atbrīvota ne tikai flotes degviela, kas tiek izmantota elektroenerģijas ražošanai, atbilstoši parastajai situācijai, kas paredzēta Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta a) apakšpunktā, bet arī tā elektroenerģija, kura saražota kuģī (skat. Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta c) apakšpunktu). Lai gan pēdējo minēto atbrīvojumu pašu par sevi ir grūti salāgot ar Savienības mērķiem vides jomā, tā pamatā ir praktiski apsvērumi. Lai apliktu ar nodokļiem

¹² Turklāt attiecībā uz iepriekš minēto LNG izmantošanu krasta elektroenerģijas ražošanai un piegādei tiek lēsts, ka CO₂ emisiju samazinājums ir 22 % (salīdzinājumā ar kuģu degvielas izmantošanu).

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1.–20. lpp.).

¹⁴ C(2014) 2231 final, 2014. gada 9. aprīlis.

kuģī saražoto elektroenerģiju, būtu nepieciešama kuģa īpašnieka – kas bieži vien ir trešās valsts persona – vai operatora deklarācija par patērētās elektroenerģijas apjomu. Šādā deklarācijā būtu jāiekļauj aplēse par to, kāda daļa elektroenerģijas patērēta tās dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos, kurā maksājams nodoklis. Nepieciešamība iesniegt šādas deklarācijas katrā valstī, uz kuru teritoriālajiem ūdeņiem tas attiecas, kuģu īpašniekiem radītu milzīgu administratīvo slogu. Analogi apsvērumi attiecas uz kuģošanu pa iekšzemes ūdensceļiem un fakultatīvo nodokļu režīmu, kas paredzēts direktīvas 15. panta 1. punkta f) apakšpunktā (ko faktiski īstenojusi Francija). Ņemot vērā šos apstākļus, ir pamatoti neradīt nelabvēlīgu situāciju mazāku piesārņojumu radošajai alternatīvai, proti, krasta elektroenerģijas izmantošanai, un ļaut Francijai piemērot samazinātu nodokļa likmi.

Transporta politika

Šis pasākums atbilst Komisijas Ieteikumam 2006/339/EK par krasta elektroenerģijas pieslēguma izmantošanas veicināšanu kuģiem pie piestātnes Savienības ostās¹⁵, un Komisijas paziņojumam “Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai”¹⁶.

Iekšējais tirgus un godīga konkurence

No iekšējā tirgus un godīgas konkurences viedokļa pasākums tikai samazina pašreizējo kuģu degvielas nodokļa atbrīvojuma izraisīto nevienlīdzību nodokļu jomā starp diviem konkurējošiem elektroenerģijas avotiem, kas pieejami kuģiem pie piestātnes, proti, starp elektroenerģiju, kas saražota kuģī, un krasta elektroenerģiju.

Attiecībā uz konkurenci starp kuģu operatoriem vispirms jānorāda, ka pašlaik maz kuģu izmanto krasta elektroenerģiju uz komerciāla pamata. Tāpēc ievērojami konkurences kropļojumi varētu rasties tikai starp tiem kuģiem, kas, pārejot uz krasta elektroenerģiju, gūtu labumu no pieprasītā pasākuma, un tiem, kuri turpinātu elektroenerģijas ražošanu kuģī. Lai gan precīzas izmaksu prognozes lielā mērā atkarīgas no naftas cenu izmaiņām, un tādēļ prognozēšana ir sarežģīta, jaunākie pieejamie izvērtējumi liecina, ka kopumā pat pilnīgs nodokļu atbrīvojums vairumā gadījumu nesamazinātu pamatdarbības izmaksas par krasta elektroenerģiju zem tā līmeņa, kas atbilst kuģī saražotas elektroenerģijas izmaksām¹⁷, un tādējādi salīdzinājumā ar elektroenerģijas ražošanu kuģī neradītu būtisku konkurences priekšrocību tiem kuģu operatoriem, kas izmanto krasta elektroenerģiju. Konkrētajā gadījumā būtisks tāda veida kropļojums, kā aprakstīts iepriekš, vēl jo mazāk ir sagaidāms tādēļ, ka Francija ievēros Direktīvā 2003/96/EK noteikto minimālo nodokļu līmeni elektroenerģijai uzņēmuma vajadzībām.

Turklāt, kā jau minēts, kuģu operatori, kas saņem krasta elektroenerģiju, kurai piemēro Direktīvā 2003/96/EK noteikto minimālo nodokļa līmeni, principā negūst ekonomisku priekšrocību salīdzinājumā ar operatoriem, kas ražo paši savu elektroenerģiju uz kuģa, jo šī elektroenerģija ir atbrīvota no nodokļa. Francijas iestādes uzskata, ka kuģī ražotas

¹⁵ Komisijas Ieteikums 2006/339/EK (2006. gada 8. maijs) par krasta elektroenerģijas pieslēguma izmantošanas veicināšanu kuģiem, kas piestājuši Kopienas ostās (OV L 125, 12.5.2006.).

¹⁶ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā”, COM(2009) 8 final, 2009. gada 21. janvāris.

¹⁷ Skat. Eiropas Savienības Vides ģenerāldirektorāta 2005. gada augusta ziņojumu “Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments”, 2a uzdevums – Krasta elektroenerģija, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Ir veikta izmaksu analīze par trim ostām: Ģēteborgu (Zviedrija) un Džūno un Longbiču (ASV).

elektroenerģijas aizstāšana ar krasta elektroenerģiju, kurai piemērots minimālais nodokļu līmenis, kopumā neradītu nozīmīgas priekšrocības izmaksu ziņā¹⁸.

Turklāt attiecīgajiem kuģiem krasta elektroenerģija būs pieejama neatkarīgi no to karoga valsts, lai neradītu labvēlīgāku nodokļu situāciju valsts tirgus dalībniekiem salīdzinājumā ar konkurentiem no citām ES dalībvalstīm.

Attiecībā uz konkurenci starp ostām ir sagaidāms, ka jebkura iespējamā ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, kas varētu rasties, ja kuģi mainītu savus maršrutus sakarā ar iespēju izmantot krasta elektroenerģiju ar samazinātu nodokļa likmi, būs niecīga. Situācijā, kad, kā minēts iepriekš, nav paredzams, ka par spīti nodokļa samazinājumam krasta elektroenerģijas izmantošana vismaz īstermiņā kļūs rentablāka par elektroenerģijas ražošanu kuģī, nav paredzams, ka šis nodokļa samazinājums krasta elektroenerģijai ievērojami izkropļos konkurenci starp ostām, rosinot kuģus mainīt maršrutu atkarībā no šādas elektroenerģijas pieejamības. Francijas iestādes apgalvo, ka ostu izvēlē nozīme ir citiem faktoriem (piemēram, kravas galamērķim), tāpēc krasta elektroenerģijas pieejamībai ar samazinātu nodokļa likmi pašai par sevi, šķiet, nav izšķirošas nozīmes.

Terminā, uz kuru ir ierosināta atļauja piemērot samazinātu nodokļa likmi, ja vien pašreizējā sistēmā un situācijā nenotiks būtiskas izmaiņas, padara maz ticamu, ka iepriekšējās rindkopās veiktā analīze pirms pasākuma beigām mainītos.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Padomes Direktīvas 2003/96/EK 19. pants.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Netiešo nodokļu uzlikšana, uz ko attiecas LESD 113. pants, pati par sevi nav ekskluzīvā Eiropas Savienības kompetencē LESD 3. panta nozīmē.

Tomēr saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu Padomei ir piešķirta ekskluzīva kompetence ar sekundāru tiesību aktu atļaut dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus vai samazinājumus minētā noteikuma nozīmē. Tāpēc dalībvalstis nevar aizstāt Padomi. Tādējādi subsidiaritātes princips uz šo īstenošanas lēmumu neattiecas. Šis akts nekādā ziņā nav leģislatīvā akta projekts, tāpēc tas nav saskaņā ar Līgumiem pievienoto 2. protokolu jāiesniedz valstu parlamentiem, lai pārbaudītu atbilstību subsidiaritātes principam.

• Proporcionalitāte

Šajā priekšlikumā ir ievērots proporcionalitātes princips. Nodokļu samazinājums nepārsniedz konkrētā mērķa sasniegšanai vajadzīgo.

¹⁸ Attiecībā uz izmaksu salīdzinājumu Francijas iestādes norāda, ka krasta elektroenerģijas termināļu piegādātās elektroenerģijas iepirkuma cena ir aptuveni 0,10 EUR/kWh; pārvadājumos pa iekšējiem ūdensceļiem valsts tarifs, ko piemēro *VNF (Voies navigables de France)* un dažas citas ostas par termināļu izmantošanu, ir 0,20 EUR/kWh (ieskaitot elektroenerģijas iepirkuma cenu). Savukārt minimālās izmaksas par kWh ir aptuveni 0,2192 EUR, ja izmanto dīzeļdegvielu (iekšējais ūdensceļš), un aptuveni 0,0953 EUR, ja izmanto smago degvielu (jūra).

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Ierosinātais instruments ir Padomes īstenošanas lēmums. Direktīvas 2003/96/EK 19. pants paredz tikai šāda veida pasākumu.

3. EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Pasākumam nav nepieciešama spēkā esošo tiesību aktu izvērtēšana.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Šā priekšlikuma pamatā ir Francijas pieprasījums, un tas attiecas vienīgi uz šo dalībvalsti.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Neatkarīgu ekspertu atzinums nebija vajadzīgs.

- **Ietekmes novērtējums**

Šis priekšlikums attiecas uz atļaujas piešķiršanu atsevišķai dalībvalstij pēc tās pieprasījuma, un ietekmes novērtējums tam nav nepieciešams.

Francijas sniegtā informācija liecina, ka pasākumam būs ierobežota ietekme uz nodokļu ieņēmumiem (kā minēts iepriekš, turpmākajā periodā ir paredzēti faktiskie zaudējumi aptuveni 300 000 EUR apmērā), un nodokļa likme krasta elektroenerģijai joprojām būs virs minimālā nodokļu līmeņa, kas noteikts Direktīvā 2003/96/EK. Francija sagaida, ka pasākumam būs pozitīva ietekme vides aizsardzības mērķu sasniegšanā un jo īpaši emisiju samazināšanā (aplēse ir sniegta iepriekš), vietējās gaisa kvalitātes uzlabošanā un trokšņa samazināšanā ostas pilsētās.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Pasākums neparedz vienkāršošanu. Tas izstrādāts pēc Francijas pieprasījuma un attiecas vienīgi uz šo dalībvalsti.

- **Pamattiesības**

Pasākums neietekmē pamattiesības.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Minētais pasākums Savienībai nerada nekādu finansiālo vai administratīvo slogu. Tādējādi priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Īstenošanas plāns nav nepieciešams. Šis priekšlikums attiecas uz atļaujas piešķiršanu nodokļu samazināšanai atsevišķai dalībvalstij pēc tās pieprasījuma. Atļauja ir paredzēta uz ierobežotu laikposmu – līdz 2025. gada 31. decembrim. Plānotā nodokļa likme būs vienāda ar minimālo nodokļu līmeni, kas noteikts Enerģijas nodokļu direktīvā. Pasākumu var izvērtēt, ja tiek pieprasīts pagarinājums pēc tam, kad ir beidzies tā derīguma termiņš.

- **Skaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)**

Priekšlikumam nav vajadzīgi skaidrojošie dokumenti par transponēšanu.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. pantā noteikts, ka Francijai būs atļauts piemērot samazinātu elektroenerģijas nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta Francijas ostās pie pietātnēm esošiem kuģiem, kuri nav privāti izprieu kuģi ("krasta elektroenerģija"). Nodokļa likme nedrīkst būt mazāka par 0,50 EUR/MWh, t. i., minimālo nodokļu līmeni elektroenerģijai uzņēmuma vajadzībām, kas noteikts direktīvā. Elektroenerģiju ar samazinātu likmi nedrīkstēs piegādāt privātiem izprieu kuģiem, kas definēti Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta c) apakšpunkta otrajā daļā.

2. pantā ir noteikts, ka pieprasīto atļauju piešķir no 2020. gada 1. janvāra līdz 2025. gada 31. decembrim, kā to pieprasījusi Francija, iekļaujoties maksimālajā 6 gadu periodā, kas paredzēts direktīvā.

Priekšlikums

PADOMES ĪSTENOŠANAS LĒMUMS,

ar kuru saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu Francijai atļauj piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta kuģiem pie piestātnes

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai¹, un jo īpaši tās 19. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Francija 2019. gada 7. augusta vēstulē lūdza atļauju saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta ostās pie piestātnēm esošiem jūras vai iekšējo ūdensceļu kuģiem ("krasta elektroenerģija"). Sīkāku informāciju un paskaidrojumus Francijas iestādes sniedza 2020. gada 4. martā un 2020. gada 30. aprīlī.
- (2) Ar samazināto nodokļa likmi, ko tā plāno piemērot, Francijas mērķis ir turpināt krasta elektroenerģijas izplatības un izmantošanas veicināšanu. Salīdzinot ar flotes degvielas izmantošanu, šādas elektroenerģijas izmantošana tiek uzskatīta par videi nekaitīgāku veidu, kā apmierināt kuģu, kas ir pie piestātnes, vajadzības pēc elektroenerģijas.
- (3) Tā kā krasta elektroenerģijas izmantošana nerada tādas gaisu piesārņojošu vielu emisijas kā flotes degvielas izmantošana kuģos pie piestātnes, tā veicina gaisa kvalitātes uzlabošanu ostas pilsētās un trokšņa samazināšanu. Ņemot vērā elektroenerģijas ražošanas struktūras īpašos apstākļus Francijā, paredzams, ka krasta elektroenerģijas izmantošana, nevis tādas elektroenerģijas izmantošana, kas saražota, izmantojot flotes degvielu, samazinās CO2 emisijas, citas gaisu piesārņojošas vielas un troksni. Tāpēc ir paredzams, ka pasākums veicinās Savienības vides, veselības un klimata politikas mērķu sasniegšanu.
- (4) Atļauja Francijai piemērot samazinātu nodokļa likmi krasta elektroenerģijai nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs, lai veicinātu plašāku šādas elektroenerģijas izmantošanu, jo elektroenerģijas ražošana kuģī vairākumā gadījumu joprojām būs konkurētspējīgāka alternatīva. Tā paša iemesla dēļ un arī tādēļ, ka šīs tehnoloģijas izplatība tirgū pagaidām ir visai neliela, šis pasākums tā darbības laikā diez vai radītu ievērojamus konkurences kropļojumus, tādējādi tam nebūs negatīvas ietekmes uz iekšējā tirgus pareizu darbību.
- (5) Saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. panta 2. punktu katrai saskaņā ar minēto noteikumu piešķirtajai atļaujai ir jābūt stingri ierobežotai laikā. Lai nodrošinātu, ka atļaujas termiņš ir pietiekami ilgs, un tādējādi neatturētu attiecīgos uzņēmējus no

¹ OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.

vajadzīgo ieguldījumu veikšanas, ir lietderīgi atļauju piešķirt no 2020. gada 1. janvāra līdz 2025. gada 31. decembrim. Tomēr atļauju būtu jābeidz piemērot no dienas, kad sāk piemērot jebkākus vispārīgus noteikumus par nodokļu atvieglojumiem krasta elektroenerģijai, ko Padome pieņem saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 113. pantu vai citiem attiecīgiem noteikumiem, ja šādi noteikumi kļūst piemērojami pirms 2025. gada 31. decembra.

- (6) Lai ostu un kuģu operatori, kā arī elektroenerģijas sadales un pārdales uzņēmumi varētu turpināt krasta elektroenerģijas izmantošanas veicināšanu, būtu jānodrošina, ka Francija pieprasīto nodokļa samazinājumu var piemērot no 2020. gada 1. janvāra.
- (7) Šis lēmums neskar Savienības valsts atbalsta noteikumu piemērošanu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Francijai atļauj piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kura tiek tieši piegādāta ostās pie pietātnēm esošos kuģos, kas nav privāti izprieču kuģi ("krasta elektroenerģija"), ar noteikumu, ka tiek ievēroti Direktīvas 2003/96/EK 10. pantā paredzētie minimālie nodokļu līmeņi.

2. pants

Šo lēmumu piemēro no 2020. gada 1. janvāra līdz 2025. gada 31. decembrim.

Taču, ja Padome, rīkojoties saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 113. pantu vai citiem attiecīgiem noteikumiem, nosaka vispārīgus noteikumus par nodokļu atvieglojumiem krasta elektroenerģijai, šis lēmums zaudē spēku dienā, kurā stājas spēkā minētie vispārīgie noteikumi.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*