

V Bruseli 17. septembra 2020
(OR. en)

10894/20

**Medziinštitucionálny spis:
2020/0255(NLE)**

**FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	14. septembra 2020
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2020) 498 final
Predmet:	Návrh VYKONÁVACIEHO ROZHODNUTIA RADY, ktorým sa Francúzsku povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny priamo dodávanej plavidlám kotviacim v prístave v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2020) 498 final.

Príloha: COM(2020) 498 final



V Bruseli 14. 9. 2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Návrh

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE RADY,

**ktorým sa Francúzsku povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny priamo
dodávanej plavidlám kotviacim v prístave v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES**

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny v Únii sa upravuje smernicou Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny¹ (ďalej len „smernica o zdaňovaní energie“ alebo „smernica“).

Podľa článku 19 ods. 1 smernice, okrem ustanovení stanovených najmä v jej článkoch 5, 15 a 17, môže Rada jednomyselne na návrh Komisie povoliť ktorémukoľvek členskému štátu zaviesť aj ďalšie oslobodenia od dane alebo daňové úľavy, pokiaľ ide o úroveň zdaňovania, z osobitných politických dôvodov.

Francúzsko požiadalo o povolenie uplatňovať zníženú sadzbu dane z konečnej spotreby elektriny na elektrinu priamo dodávanú plavidlám námornej a vnútrozemskej vodnej dopravy (vrátane rybárskych plavidiel), okrem športových plavidiel², kotviacim v prístavoch (ďalej len „elektrina z pobrežnej elektrickej siete“)³. Cieľom tohto návrhu je udeliť uvedené povolenie na základe výnimky platnej v súlade so žiadosťou do 31. decembra 2025.

Francúzske orgány listom zo 7. augusta 2019 informovali Komisiu o svojom zámere uplatňovať toto opatrenie. Doplňujúce informácie a vysvetlenia boli poskytnuté 4. marca 2020 a 30. apríla 2020.

Francúzsko žiada o povolenie uplatňovať zníženú sadzbu dane vo výške 0,50 EUR/MWh, ktorá sa rovná minimálnej sadzbe dane za elektrinu používanú na podnikateľské účely, ako sa stanovuje v smernici, na pobrežné zásobovanie plavidiel prevádzkovaných výlučne na komerčné účely v morských a vnútrozemských vodách Únie (vrátane rybolovu) elektrinou.

Požadované obdobie platnosti je od 1. januára 2020 do 31. decembra 2025, čo je v rámci maximálneho obdobia umožneného článkom 19 smernice o zdaňovaní energie.

Cieľom tejto úľavy je vytvorenie hospodárskeho stimulu na zavádzanie a využívanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete, aby sa znížila úroveň znečistenia ovzdušia v prístavných mestách, zlepšila kvalita miestneho ovzdušia a znížil hluk v záujme zdravia obyvateľov.

Cieľom tohto opatrenia, ktoré Francúzsko plánuje zaviesť, je taktiež znížiť celkový environmentálny vplyv vodnej dopravy.

Požadovaným opatrením Francúzsko zamýšľa stimulovať využívanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete pokladanej za alternatívu, ktorá menej znečisťuje životné prostredie v porovnaní s výrobou elektriny na palube plavidiel kotviacich v prístave. Ako sa uvádza v žiadosti, základná sadzba dane z elektriny vo Francúzsku je 22,50 EUR/MWh. Požadovaná

¹ Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51 – 70.

² Pojem „športové plavidlo“ je vymedzený v článku 14 ods. 1 písm. c) druhom pododseku smernice 2003/96/ES.

³ Okrem toho, ako uvádzajú francúzske orgány, znížená sadzba dane zo spotreby elektrickej energie by sa mala vzťahovať aj na elektrinu dodávanú zoskupeniami mobilných zariadení (mobilnými stanicami) na výrobu elektriny z LNG (skvapalneného zemného plynu).

daňová úľava je vo výške 22,00 EUR/MWh. To znamená, že v konečnom dôsledku by príjemcovia platili na základe uplatniteľnej minimálnej sadzby dane EÚ za elektrinu používanú na podnikateľské účely podľa smernice o zdaňovaní energie 0,50 EUR/MWh (ako sa uvádza v článku 10 ods. 1 a tabuľke C prílohy I k smernici).

Na druhej strane, podľa článku 14 ods. 1 písm. c) smernice o zdaňovaní energie sú členské štáty povinné oslobodiť od dane energetické výrobky používané na výrobu elektriny – a elektrinu vyrábanú – na palube lodí kotviacich v prístavoch. Môžu tak urobiť aj v prípade energetických výrobkov používaných na výrobu elektriny – a elektriny vyrábanej – na palube lodí na účely plavby v rámci vnútrozemských vôd podľa článku 15 ods. 1 písm. f) smernice. Francúzsko potvrdilo, že transponovalo toto posledné uvedené voliteľné oslobodenie⁴.

Francúzske orgány uviedli, že daňová úľava sa uplatňuje na všetky lode okrem športových plavidiel, čo znamená, že zo zníženia dane môžu mať prospech všetky lode na obchodnú plavbu bez ohľadu na veľkosť alebo štát vlajky. V určitých prípadoch môže byť povinnosťou plavidiel využívať elektrinu z pobrežnej elektrickej siete.

Ako sa uvádza v žiadosti, odhadovaný počet príjemcov je približne 7000 (vrátane spoločností zabezpečujúcich námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu, ako aj odvetvia rybolovu). Je to z dlhodobého hľadiska maximálny potenciálny počet príjemcov v spojitosti s odhadovaným nárastom zavádzania systémov pripojenia k elektrine z pobrežnej elektrickej siete. Počet v súčasnosti zavedených terminálov pre elektrinu z pobrežnej elektrickej siete je obmedzený (približne 230), najmä vo verejnom sektore vnútrozemskej vodnej dopravy, a sú určené na prepravu tovaru a cestujúcich. V súčasnosti nie sú žiadne terminály pre rybárske plavidlá⁵.

Francúzske orgány v snahe o odhad daňových výdavkov plynúcich z uvedeného opatrenia vypočítali stratu daňových príjmov na základe množstva spotrebovanej elektriny, sumy požadovaného fiškálneho zvýhodnenia a počtu terminálov. Spotreba elektriny z týchto terminálov je približne 12 000 MWh/rok a daňová úľava by predstavovala 22,00/MWh (základná sadzba dane, ako už bolo uvedené, je 22,50 EUR/MWh): výsledkom je strata daňových príjmov vo výške približne 270 000 EUR. Vzhľadom na rastúci počet terminálov (zo súčasných 230 na približne 256 v blízkej budúcnosti) sa na nasledujúce obdobie odhaduje skutočná strata približne na 300 000 EUR.

Francúzsko požiadalo o udelenie povolenia do 31. decembra 2025, počnúc 1. januárom 2020, čo je v rámci maximálneho obdobia umožneného článkom 19 ods. 2 smernice.

Uvedenou daňovou úľavou chce Francúzsko stimulovať príslušných prevádzkovateľov, aby rozvíjali výrobu elektriny z pobrežnej elektrickej siete a využívali ju, a to s cieľom znížiť vzduchom prenášané emisie a hluk zo spaľovania palív kotviacimi plavidlami, ako aj emisie CO₂. Uplatňovaním zníženej sadzby dane by sa posilnila konkurencieschopnosť elektriny z pobrežnej elektrickej siete vo vzťahu k spaľovaniu lodných palív na palube, ktoré je od dane oslobodené.

⁴ Francúzske orgány okrem toho zdôraznili, že znížená sadzba vnútroštátnej dane z konečnej spotreby elektriny sa už uplatňuje na prepravu cestujúcich a tovaru vlakom, metrom, električkou, lanovou dráhou, hybridným dobíjateľným alebo elektrickým autobusom a trolejbusom.

⁵ Francúzske orgány poskytli zoznam prístavov, ktoré majú záujem o využívanie terminálov pre elektrinu z pobrežnej elektrickej siete alebo ich inštaláciu v budúcnosti: sú viaceré a zahŕňajú námorné aj vnútrozemské prístavy.

- **Súlاد s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Zdanenie elektriny upravuje smernica o zdaňovaní energie 2003/96/ES, najmä jej článok 10. V článku 14 ods. 1 písm. c) sa stanovuje povinné oslobodenie od dane v prípade energetických výrobkov na účely plavby, ako aj v prípade elektriny vyrábanej na palube plavidla. Článkami 5, 15 a 17 sa stanovuje možnosť členských štátov uplatňovať odstupňovanie daní vrátane oslobodenia od daní a daňových úľav na určité použitia elektrickej energie. Týmto ustanoveniami ako takými sa však nestanovuje znížené zdaňovanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete.

Opatrenie predstavuje štátnu pomoc a patrí do rozsahu pôsobnosti právnych predpisov EÚ v tejto oblasti, najmä do rozsahu pôsobnosti nariadenia Komisie 651/2014/EÚ⁶.

Ustanovenia smernice o zdaňovaní energie

Článok 19 ods. 1 prvý pododsek smernice znie takto:

Okrem ustanovení stanovených v predchádzajúcich článkoch, najmä v článkoch 5, a 15 a 17, Rada môže na návrh Komisie ktorémukol'vek členskému štátu jednomysel'ne povoliť zavedenie ďalších oslobodení od dane alebo daňových úľav z osobitných politických dôvodov.

Prostredníctvom predmetnej daňovej úľavy sa francúzske orgány usilujú dosiahnuť cieľ spočívajúci v podpore takého spôsobu uspokojovania energetických potrieb lodí kotviacich v prístavoch, ktorý je menej škodlivý pre životné prostredie, a zlepšiť tak kvalitu miestneho ovzdušia a znížiť hluk. Komisia už odporučila používanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete ako alternatívu k výrobe elektriny na palube kotviacich plavidiel, a uznala tak jej výhody z hľadiska ochrany životného prostredia⁷. V súčasnosti je základná vnútroštátna sadzba za elektrinu 22,50 EUR/MWh; požadovaná daňová úľava je vo výške 22,00 EUR/MWh. V dôsledku toho by sa príjmom účtovala minimálna sadzba dane EÚ za elektrinu podľa smernice o zdaňovaní energie vo výške 0,50 EUR/MWh, čím sa môže prispieť k dosiahnutiu stanovených cieľov politiky.

O možnosti zavedenia priaznivejšieho daňového zaobchádzania v prípade elektriny z pobrežnej elektrickej siete možno uvažovať na základe článku 19 smernice, keďže jeho účelom je umožniť členským štátom zaviesť ďalšie oslobodenia od dane alebo daňové úľavy z osobitných politických dôvodov.

Francúzsko požiadalo o uplatňovanie opatrenia na maximálne obdobie umožnené článkom 19 ods. 2 smernice (t. j. 6 rokov). Obdobie uplatňovania výnimky by malo byť v zásade dostatočne dlhé na to, aby prevádzkovateľov prístavov a dodávateľov elektriny neodradilo od toho, aby začali uskutočňovať potrebné investície do zariadení na zásobovanie elektrinou z pobrežnej elektrickej siete alebo aby v nich pokračovali. Toto obdobie poskytne maximálnu možnú právnu istotu aj prevádzkovateľom lodí, ktorí musia plánovať svoje investície do palubného vybavenia.

Výnimka by však nemala ohroziť budúci vývoj existujúceho právneho rámca a mala by zohľadňovať nadchádzajúcu revíziu smernice o zdaňovaní energie a možnosť, že Rada prijme právny akt na základe návrhu Komisie na zmenu smernice o zdaňovaní energie. Toto

⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 Zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1 – 78).

⁷ Odporúčanie Komisie 2006/339/ES z 8. mája 2006 týkajúce sa podpory využívania pobrežnej elektrickej siete pre lode kotviace v prístavoch Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 125, 12.5.2006).

preskúmanie nadväzuje na hodnotenie smernice o zdaňovaní energie⁸ a závery Rady o rámci EÚ pre zdaňovanie energie z 28. novembra 2019⁹. Rada vo svojich záveroch vyzvala Komisiu, aby analyzovala a vyhodnotila možné alternatívy s cieľom včas uverejniť návrh na revíziu smernice o zdaňovaní energie, a vyzvala Komisiu, aby venovala osobitnú pozornosť rozsahu pôsobnosti smernice, minimálnym sadzbám a osobitným daňovým úľavám a oslobodeniam od dane.

Za daných okolností sa zdá vhodné udeliť povolenie na požadované obdobie, avšak platnosť výnimky by mala byť podriadená nadobudnutiu účinnosti všeobecných ustanovení v tejto oblasti ešte pred koncom roka 2025.

Francúzske orgány zdôraznili, že sú potrebné dodatočné opatrenia (ako sú regulačné opatrenia na zníženie nákladov na pripojenie alebo v určitých prípadoch na umožnenie zavedenia povinnosti používať elektrinu z pobrežnej elektrickej siete, ako aj ďalšie právne nástroje na ďalšie a užšie zapojenie verejného a súkromného sektora), zatiaľ čo niektoré regulačné opatrenia sú už zavedené. Cieľom týchto opatrení je okrem iného zlepšiť rámcové podmienky využívania elektriny z pobrežnej elektrickej siete v prístavoch.

Pravidlá štátnej pomoci

Znížená sadzba dane vo výške 0,50 EUR/MWh, ktorú predpokladajú francúzske orgány, zodpovedá minimálnej úrovni EÚ pre zdanenie elektriny používanej na podnikateľské účely podľa článku 10 smernice 2003/96/ES. Zdá sa, že toto opatrenie teda patrí do pôsobnosti článku 44 nariadenia Komisie 651/2014/EÚ, v ktorom sa stanovujú podmienky, za akých môže byť pomoc vo forme úľav na environmentálnych daniach podľa smernice 2003/96/ES oslobodená od povinnosti notifikovať štátnu pomoc. V tomto štádiu však nie je možné stanoviť, či sú všetky podmienky stanovené v uvedenom nariadení splnené a či návrh vykonávacieho rozhodnutia Rady nemá vplyv na povinnosť členského štátu zabezpečiť súlad s pravidlami štátnej pomoci, najmä v prípade oslobodenej pomoci, v pôsobnosti nariadenia Komisie 651/2014/EÚ.

• Súlad s ostatnými politikami Únie

Politika v oblasti životného prostredia a zmeny klímy

Navrhované opatrenie sa týka najmä politiky EÚ v oblasti životného prostredia a zmeny klímy. Keďže toto opatrenie pomôže obmedziť spaľovanie lodných palív na palube plavidiel v prístavoch, skutočne prispeje k cieľu zlepšenia kvality miestneho ovzdušia a zníženia hluku. Smernicou 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia¹⁰ sa od členských štátov vyžaduje, aby zabezpečili, aby boli úrovne viacerých látok znečisťujúcich ovzdušie nižšie ako limitné hodnoty, cieľové hodnoty a aby sa dodržiavali ďalšie normy v oblasti kvality ovzdušia stanovené v smernici. Na základe tejto povinnosti musia členské štáty nájsť v prípade potreby riešenia takých problémov, ako sú emisie z lodí kotviacich v prístavoch, a je možné, že v prístavoch konfrontovaných s uvedenými problémami sa bude využívanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete podporovať ako jeden aspekt celkovej stratégie pre kvalitu

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Závery Rady z 28. novembra 2019, 14608/19, FISC 458.

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1).

ovzdušia. Používanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete sa podporuje aj v smernici (EÚ) 2016/802¹¹, ktorou sa upravuje obsah síry v lodných palivách.

Podľa francúzskych orgánov je pravdepodobné, že opatrenie povedie aj k celkovému zníženiu znečistenia, ktoré sa odhaduje na základe skutočnej spotreby elektriny z pobrežnej elektrickej siete v roku 2019.

V námornej doprave predstavovala táto spotreba približne 10 400 MWh; ekvivalentná spotreba ťažkého vykurovacieho oleja by podľa dostupných údajov generovala:

- 4 472 kg emisií SO_x,
- 135 200 kg emisií NO_x,
- 5 919 kg tuhých častíc PM_{2,5}.

Pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov, ekvivalentná spotreba ťažkého vykurovacieho oleja by produkovala 3 369 600 kg CO₂.

Pokiaľ ide o vnútrozemskú vodnú dopravu, keďže spotreba elektriny z pobrežnej elektrickej siete predstavovala 1 800 MWh, ekvivalentná spotreba naftových motorov v necestných strojoch by viedla k emisiám znečisťujúcich látok rádo:

- 155,56 kg SO_x,
- 1 101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg jemných častíc (vrátane 553,71 kg PM_{2,5}).

Pokiaľ ide o skleníkové plyny, ekvivalentná spotreba nafty by generovala 553 780 kg CO₂.

Na druhej strane, pokiaľ ide o elektrinu z prenosovej sústavy na pevnine a odhadovaný vplyv obnoviteľných zdrojov energie, Francúzsko zdôraznilo, že vo vnútroštátnom energetickom mixe sa podiel energie z obnoviteľných zdrojov za posledných desať rokov zvýšil približne o 4 body, zo 6,6 % v roku 2007 na 10,7 % v roku 2017. Energia z obnoviteľných zdrojov je teda štvrtým zdrojom primárnej energie v roku 2017, po jadrovej energii (40,0 %), ropných výrobkoch (28,9 %) a zemnom plyne (15,7 %). Okrem tohto trendu sa primárna spotreba energie z obnoviteľných zdrojov v jednotlivých rokoch líši, a to v závislosti od rôznych faktorov¹².

Energetická politika

Opatrenie je v súlade so smernicou 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá¹³, ktorá sa zaoberá otázkou inštalovania pobrežných zariadení na dodávanie elektriny v prístavoch, kde je dopyt po takýchto zariadeniach a náklady nie sú neprimerané v porovnaní

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/802 z 11. mája 2016 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách (Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58 – 78).

¹² Okrem toho, pokiaľ ide o uvedené využívanie LNG na výrobu a dodávky elektriny z pobrežnej elektrickej siete, zníženie emisií CO₂ sa odhaduje na 22 % (v porovnaní s využívaním lodného paliva).

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1 – 20).

s prínosmi vrátane prínosov pre životné prostredie. Uznalo sa aj za cieľ spoločného záujmu pre poskytnutie štátnej pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ¹⁴.

Na tomto mieste je potrebné pripomenúť, že významným dôvodom nepriaznivého konkurenčného postavenia elektriny z pobrežnej elektrickej siete je skutočnosť, že jej alternatíva, t. j. elektrina vyrábaná na palube plavidiel v čase, keď sa nachádzajú v námorných prístavoch, je v súčasnosti úplne oslobodená od dane: od dane sú oslobodené nielen lodné palivá spaľované pri výrobe elektriny, čo zodpovedá bežnej situácii podľa článku 14 ods. 1 písm. a) smernice 2003/96/ES, ale aj samotná elektrina vyrábaná na palube plavidiel [pozri článok 14 ods. 1 písm. c) smernice 2003/96/ES]. Hoci posledné uvedené oslobodenie by sa ako také mohlo považovať len za ťažko zlučiteľné s cieľmi Únie v oblasti životného prostredia, zohľadňuje praktické aspekty. Zdanenie elektriny vyrábanej na palube by si v skutočnosti vyžadovalo vyhlásenie majiteľa – často usadeného v tretej krajine – alebo prevádzkovateľa plavidla o množstve spotrebovanej elektriny. V uvedenom vyhlásení by sa ďalej musel určiť podiel elektriny spotrebovanej v teritoriálnych vodách členského štátu, v ktorom je daň splatná. Vyhotovovanie takýchto vyhlásení pre každý členský štát, ktorého teritoriálnych vôd sa to týka, by pre majiteľov plavidiel znamenalo obrovskú administratívnu záťaž. Podobné hľadiská sa uplatňujú na vnútrozemskú plavbu a voliteľné daňové zaobchádzanie stanovené v článku 15 ods. 1 písm. f) smernice (skutočne vykonávané Francúzskom). Za týchto okolností môže byť odôvodnené nepenalizovať menej znečisťujúcu alternatívu, ktorú predstavuje elektrina z pobrežnej elektrickej siete, tak, že sa Francúzsku povolí uplatňovať zníženú sadzbu dane.

Dopravná politika

Opatrenie je v súlade s odporúčaním Komisie 2006/339/ES týkajúcim sa podpory využívania pobrežnej elektrickej siete pre lode kotviace v prístavoch Spoločenstva¹⁵ a s oznámením Komisie Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy¹⁶.

Vnútrotný trh a spravodlivá hospodárska súťaž

Z hľadiska vnútorného trhu a spravodlivej hospodárskej súťaže sa opatrením len znižuje existujúca daňová deformácia medzi oboma konkurenčnými zdrojmi elektriny pre kotviace lode, t. j. výrobou elektriny na palube a elektrinou z pobrežnej elektrickej siete, ktorá je spôsobená oslobodením lodných palív od dane.

Pokiaľ ide o hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi plavidiel, najprv treba spomenúť, že v súčasnosti elektrinu z pobrežnej elektrickej siete komerčne využíva málo plavidiel. K významnému narušeniu hospodárskej súťaže by preto mohlo dôjsť len medzi plavidlami využívajúcimi požadované opatrenie, ktoré prešli na elektrinu z pobrežnej elektrickej siete, a ostatnými plavidlami, ktoré budú naďalej využívať výrobu elektriny na palube. Hoci presné odhady nákladov závisia v rozhodujúcej miere od vývoja cien ropy, a robia sa preto veľmi ťažko, z najnovších dostupných posúdení vyplýva, že z celkového hľadiska by vo väčšine prípadov ani úplné oslobodenie od dane neznížilo prevádzkové náklady na elektrinu

¹⁴ C(2014) 2231 final z 9. apríla 2014.

¹⁵ Odporúčanie Komisie 2006/339/ES z 8. mája 2006 týkajúce sa podpory využívania pobrežnej elektrickej siete pre lode kotviace v prístavoch Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 125, 12.5.2006).

¹⁶ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018, KOM(2009) 8 v konečnom znení z 21. januára 2009.

z pobrežnej elektrickej siete pod úroveň nákladov na výrobu elektriny na palube¹⁷, a v žiadnom prípade by preto pre prevádzkovateľov plavidiel využívajúcich elektrinu z pobrežnej elektrickej siete nepredstavovalo významnú konkurenčnú výhodu voči prevádzkovateľom využívajúcim výrobu elektriny na palube. V tomto prípade možno významné narušenie uvedeného typu očakávať o to menej, že Francúzsko má v úmysle dodržiavať minimálnu úroveň zdanenia elektriny používanej na podnikateľské účely predpísanú v smernici 2003/96/ES.

Okrem toho, ako už bolo uvedené, prevádzkovatelia lodí, ktorí odoberajú elektrinu z pobrežnej elektrickej siete zdanenú na minimálnej úrovni stanovenej v smernici 2003/96/ES, v zásade nezískajú hospodársku výhodu oproti prevádzkovateľom, ktorí si vyrábajú vlastnú elektrinu na palube, pretože táto elektrina je oslobodená od dane. Podľa francúzskych orgánov by nahradenie vlastnej výroby elektriny na palube elektrinou z pobrežnej elektrickej siete zdanenou na uplatniteľnej minimálnej úrovni nevedlo k celkovej významnej cenovej výhode¹⁸.

Okrem toho bude prístup k elektrine z pobrežnej elektrickej siete dostupný pre predmetné lode bez ohľadu na ich štát vlajky bez toho, aby to viedlo k výhodnejšiemu daňovému zaobchádzaniu s vnútroštátnymi hospodárskymi subjektmi v porovnaní s ich konkurentmi z ostatných členských štátov EÚ.

Pokiaľ ide o hospodársku súťaž medzi prístavmi, možno očakávať, že akýkoľvek prípadný vplyv na obchod medzi členskými štátmi, ktorý by mohol vzniknúť, ak by plavidlá upravili svoje trasy z dôvodu možnosti spotrebovať elektrinu z pobrežnej elektrickej siete so zníženou sadzbou dane, bude zanedbateľný. V situácii, keď (ako bolo predtým uvedené) sa napriek zníženiu dane využívanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete minimálne v krátkodobom horizonte pravdepodobne nestane hospodárnejšie ako výroba elektriny na palube, nie je ani pravdepodobné, že toto zníženie dane v prípade elektriny z pobrežnej elektrickej siete významne naruší hospodársku súťaž medzi prístavmi tým, že plavidlá navedie na zmenu trasy v závislosti od dostupnosti takejto možnosti. Francúzske orgány tvrdia, že pri výbere prístavov zohrávajú úlohu aj iné faktory (napr. miesto určenia nákladu), takže samotná dostupnosť elektriny z pobrežnej elektrickej siete, na ktorú sa vzťahuje znížená sadzba dane, sa nezdá byť rozhodujúca.

Ak nedôjde k významným zmenám súčasného rámca a súčasnej situácie, je vzhľadom na časový rámec pre navrhované povolenie na uplatňovanie zníženej sadzby dane nepravdepodobné, že analýza vykonaná v predchádzajúcich odsekoch sa zmení pred dátumom uplynutia platnosti opatrenia.

¹⁷ Generálne riaditeľstvo Európskej komisie pre životné prostredie, Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, august 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Analýza nákladov sa vykonala pre tri prístavy: Göteborg (Švédsko), Juneau a Long Beach (USA).

¹⁸ Pokiaľ ide o porovnanie nákladov, podľa francúzskych orgánov je nákupná cena elektriny dodávanej z terminálov pre elektrinu z pobrežnej elektrickej energie približne 0,10 EUR/kWh; vnútroštátna sadzba pre vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorú subjekt VNF (*Voies navigables de France*) a niektoré ďalšie prístavy uplatňujú pri využívaní terminálov, je 0,20 EUR/kWh (vrátane nákupnej ceny za elektrinu). Na druhej strane minimálne náklady na kWh sú v prípade nafty približne 0,2192 EUR (vnútrozemská vodná doprava) a v prípade ťažkého vykurovacieho oleja približne 0,0953 EUR (námorná doprava).

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Článok 19 smernice Rady 2003/96/ES.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Oblasť nepriameho zdaňovania, na ktorú sa vzťahuje článok 113 ZFEÚ, nie je sama osebe vo výlučnej právomoci Európskej únie v zmysle článku 3 ZFEÚ.

Podľa článku 19 smernice 2003/96/ES však bola Rade v rámci sekundárnych právnych predpisov udelená výlučná právomoc povoliť členskému štátu zavedenie ďalších oslobodení od dane alebo daňových úľav v zmysle uvedeného ustanovenia. Členské štáty preto nemôžu Radu nahradiť. Z uvedených skutočností vyplýva, že zásada subsidiarity sa na predkladané vykonávacie rozhodnutie neuplatňuje. V každom prípade, keďže tento akt nie je návrhom legislatívneho aktu, nemal by byť postúpený národným parlamentom podľa protokolu č. 2 k zmluvám na preskúmanie dodržiavania zásady subsidiarity.

- **Proporcionalita**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality. Daňová úľava nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie predmetného cieľa.

- **Výber nástroja**

Navrhovaným nástrojom je vykonávacie rozhodnutie Rady. V článku 19 smernice 2003/96/ES sa stanovuje iba tento druh opatrenia.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Toto opatrenie si nevyžaduje hodnotenie existujúcich právnych predpisov.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Tento návrh vychádza zo žiadosti predloženej Francúzskom a týka sa iba tohto členského štátu.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Externá expertíza nebola potrebná.

- **Posúdenie vplyvu**

Tento návrh sa týka povolenia pre konkrétny členský štát na jeho vlastnú žiadosť a nevyžaduje si posúdenie vplyvu.

Informácie, ktoré Francúzsko poskytlo, naznačujú, že opatrenie bude mať obmedzený vplyv na príjmy z dane (ako už bolo uvedené, na nasledujúce obdobie sa odhaduje skutočná strata vo výške približne 300 000 EUR) a sadzba dane z elektriny z pobrežnej elektrickej siete bude

stále vyššia ako minimálna úroveň zdaňovania stanovená v smernici 2003/96/ES. Francúzsko očakáva, že opatrenie bude mať pozitívny vplyv na dosiahnutie jeho cieľov v oblasti životného prostredia a predovšetkým na zníženie emisií (odhad je uvedený v predchádzajúcom texte), zlepšenie kvality miestneho ovzdušia a zníženie hluku v prístavných mestách.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Týmto opatrením sa nestanovuje zjednodušenie. Opatrenie je výsledkom žiadosti, ktorú predložilo Francúzsko, a týka sa iba tohto členského štátu.

- **Základné práva**

Opatrenie nemá žiadny vplyv na základné práva.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Toto opatrenie nepredstavuje pre Úniu finančnú ani administratívnu záťaž. Návrh preto nemá vplyv na rozpočet Európskej únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Plán vykonávania nie je potrebný. Tento návrh sa týka povolenia na daňovú úľavu pre konkrétny členský štát na jeho vlastnú žiadosť. Poskytuje sa na obmedzené obdobie do 31. decembra 2025. Sadzba dane, ktorá sa bude uplatňovať, sa bude rovnať minimálnej úrovni zdanenia stanovenej v smernici o zdaňovaní energie. Opatrenie bude možné hodnotiť v prípade žiadosti o jeho predĺženie po uplynutí obdobia platnosti.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Návrh si nevyžaduje vysvetľujúce dokumenty k transpozícii.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V článku 1 sa stanovuje, že Francúzsko bude môcť uplatňovať zníženú sadzbu dane na elektrinu priamo dodávanú plavidlám, okrem športových plavidiel, kotviacim vo francúzskych prístavoch (ďalej len „elektrina z pobrežnej elektrickej siete“). Daná sadzba dane nesmie byť nižšia ako 0,50 EUR/MWh, t. j. minimálna úroveň zdaňovania elektriny používanej na podnikateľské účely stanovená v smernici. Dodávky elektriny za zníženú sadzbu nebudú možné pre športové plavidlá vymedzené v článku 14 ods. 1 písm. c) druhom pododseku smernice 2003/96/ES.

V článku 2 sa stanovuje, že požadované povolenie sa v súlade so žiadosťou Francúzska udeľuje s účinnosťou od 1. januára 2020 do 31. decembra 2025, čo je v rámci maximálneho obdobia 6 rokov umožneného v smernici.

Návrh

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE RADY,

ktorým sa Francúzsku povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny priamo dodávanej plavidlám kotviacim v prístave v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny¹, a najmä na jej článok 19,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Listom zo 7. augusta 2019 Francúzsko požiadalo o povolenie uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny priamo dodávanej plavidlám námornej a vnútrozemskej vodnej dopravy kotviacim v prístave (ďalej len „elektrina z pobrežnej elektrickej siete“) v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES. Francúzske orgány poskytli 4. marca 2020 a 30. apríla 2020 dodatočné informácie a objasnenia.
- (2) Cieľom tejto zníženej sadzby dane, ktorú Francúzsko zamýšľa uplatňovať, je ďalšia podpora zavádzania a využívania elektriny z pobrežnej elektrickej siete. Využívanie tejto elektriny sa považuje za spôsob uspokojovania energetických potrieb plavidiel kotviacich v prístavoch, ktorý je menej škodlivý pre životné prostredie než spaľovanie lodných palív týmito plavidlami.
- (3) Pokiaľ sa využívaním elektriny z pobrežnej elektrickej siete zabraňuje emisiám látok znečisťujúcich ovzdušie pochádzajúcich zo spaľovania lodných palív plavidiel v kotviskách, prispieva to k zlepšeniu kvality miestneho ovzdušia a k zníženiu hluku v prístavných mestách. Vzhľadom na osobitné podmienky štruktúry výroby elektriny vo Francúzsku sa najmä očakáva, že využívaním elektriny z pobrežnej elektrickej siete namiesto elektriny vyrábanej spaľovaním lodných palív sa znížia emisie CO₂, ďalších látok znečisťujúcich ovzdušie a hluk. Očakáva sa preto, že dané opatrenie prispeje k plneniu cieľov politik Únie v oblasti ochrany životného prostredia, zdravia a klímy.
- (4) Udelením povolenia Francúzsku, aby na elektrinu z pobrežnej elektrickej siete uplatňovalo zníženú sadzbu dane, sa neprekročí rámec toho, čo je nevyhnutné na zvýšenie miery využívania takejto elektriny, keďže výroba elektriny na palube zostane vo väčšine prípadov aj naďalej konkurencieschopnejšou alternatívou. Z toho istého

¹ Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51.

dôvodu a vzhľadom na súčasnú pomerne nízku mieru preniknutia tejto technológie na trh uvedené opatrenie v období jeho uplatňovania pravdepodobne nepovedie k významnému narušeniu hospodárskej súťaže, a nebude teda mať nepriaznivý vplyv na riadne fungovanie vnútorného trhu.

- (5) V súlade s článkom 19 ods. 2 smernice 2003/96/ES každé povolenie udelené podľa uvedeného ustanovenia musí byť prísne časovo obmedzené. S cieľom zabezpečiť, aby bolo obdobie platnosti povolenia dostatočne dlhé na to, aby príslušné hospodárske subjekty neodradilo od uskutočňovania potrebných investícií, je vhodné povolenie udeliť od 1. januára 2020 do 31. decembra 2025. Toto povolenie by sa však malo prestať uplatňovať od dátumu uplatňovania akýchkoľvek všeobecných ustanovení o daňových zvýhodneniach elektriny z pobrežnej elektrickej siete prijatých Radou podľa článku 113 alebo akéhokoľvek iného príslušného ustanovenia Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ak by sa takéto ustanovenia začali uplatňovať pred 31. decembrom 2025.
- (6) S cieľom umožniť prevádzkovateľom prístavov a lodí, ako aj distribútorom a ďalším distribútorom elektriny naďalej presadzovať využívanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete by sa malo zabezpečiť, aby Francúzsko mohlo uplatňovať požadovanú daňovú úľavu s účinnosťou od 1. januára 2020.
- (7) Týmto rozhodnutím nie je dotknuté uplatňovanie pravidiel Únie týkajúcich sa štátnej pomoci,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Francúzsku sa povoľuje uplatňovať zníženú sadzbu dane na elektrinu priamo dodávanú plavidlám, okrem športových plavidiel, kotviacim v prístavoch (ďalej len „elektrina z pobrežnej elektrickej siete“) za predpokladu, že sa dodržia minimálne úrovne zdanenia v súlade s článkom 10 smernice 2003/96/ES.

Článok 2

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 1. januára 2020 do 31. decembra 2025.

Pokiaľ by však Rada, konajúc na základe článku 113 ZFEÚ alebo akéhokoľvek iného príslušného ustanovenia Zmluvy o fungovaní Európskej únie, stanovila všeobecné pravidlá daňového zvýhodnenia elektriny z pobrežnej elektrickej siete, toto rozhodnutie sa prestane uplatňovať dňom nadobudnutia účinnosti uvedených všeobecných pravidiel.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*