



Βρυξέλλες, 19 Ιουλίου 2018
(OR. en)

11307/18

**Διοργανικός φάκελος:
2018/0287 (NLE)**

**FISC 316
ENER 282
ECOFIN 752**

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	16 Ιουλίου 2018
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2018) 535 final
Θέμα:	Πρόταση ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ που επιτρέπει στην Ισπανία να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία, σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2018) 535 final.

σνημμ.: COM(2018) 535 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 16.7.2018
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**που επιτρέπει στην Ισπανία να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου
κατανάλωσης για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα
πλοία, σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ**

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση διέπεται από την οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας¹ (εφεξής «οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας» ή «οδηγία»).

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας, εκτός από τις διατάξεις που θεσπίζονται ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής, μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας για λόγους ειδικής πολιτικής.

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να επιτραπεί στην Ισπανία να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία (εφεξής «ηλεκτροδότηση από την ξηρά»). Στόχος αυτής της μείωσης είναι να δημιουργηθεί ένα οικονομικό κίνητρο για την ανάπτυξη και χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά ώστε να μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις-λιμένες και να βελτιωθεί η ποιότητα του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα προς όφελος της υγείας των κατοίκων.

Απώτερος στόχος του μέτρου που προτίθεται να εφαρμόσει η Ισπανία είναι, επίσης, η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των θαλάσσιων μεταφορών.

Με επιστολή της 12ης Απριλίου 2018, οι ισπανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι προτίθενται να εφαρμόσουν μειωμένο συντελεστή φορολόγησης ηλεκτρικής ενέργειας ύψους 0,50 EUR ανά MWh όσον αφορά την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, από την 1η Ιουλίου 2018 και για περίοδο 6 ετών. Αυτός ο φορολογικός συντελεστής ισούται με τον ελάχιστο συντελεστή φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας για επιχειρηματική χρήση που προβλέπει η οδηγία 2003/96/EK.

Με το αιτούμενο μέτρο, η Ισπανία επιθυμεί να δημιουργήσει κίνητρο για τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά, η οποία θεωρείται λιγότερο ρυπογόνος επιλογή έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων. Επί του παρόντος, η Ισπανία εφαρμόζει κατ' αξίαν ειδικό φόρο κατανάλωσης για την ηλεκτρική ενέργεια, ύψους 5,11269632 % επί της τελικής τιμής, συμπεριλαμβανομένων όλων των φόρων και τελών, εκτός από τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης και τον φόρο προστιθέμενης αξίας. Σύμφωνα με την ισπανική νομοθεσία, απαιτείται επίσης η τήρηση των ελάχιστων επιπέδων που καθορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 και στο παράρτημα I πίνακας Γ της οδηγίας, δηλ. η επιβολή συγκεκριμένου ειδικού φόρου κατανάλωσης ύψους 0,50 EUR ανά MWh για επαγγελματική χρήση και 1 EUR ανά MWh για μη επιχειρηματική χρήση ηλεκτρικής ενέργειας, στις περιπτώσεις που ο κατ' αξίαν ειδικός φόρος κατανάλωσης θα οδηγούσε σε χαμηλότερη φορολογική υποχρέωση.

Επί του παρόντος, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά φορολογείται με τον γενικό συντελεστή ύψους 5,11269632 %, που επιβάλλεται επί της τιμής της ηλεκτρικής ενέργειας. Οι ισπανικές αρχές εκτιμούν ότι η τιμή της ηλεκτρικής ενέργειας χωρίς ειδικούς φόρους κατανάλωσης και

¹ EE L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

φόρο προστιθέμενης αξίας ανέρχεται σε περίπου 170 EUR ανά MWh και ο φορολογικός συντελεστής για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, εκφραζόμενος σε EUR ανά MWh ανέρχεται σε 8,69 EUR κατά προσέγγιση. Από την ανάλυση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας στην ΕΕ από την Επιτροπή προκύπτει ότι, κατά μέσο όρο, οι τιμές ηλεκτρικής ενέργειας για τον βιομηχανικό τομέα στην Ισπανία είναι χαμηλότερες². Σε κάθε περίπτωση, ο πραγματικός οφειλόμενος ειδικός φόρος κατανάλωσης ανά MWh για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά υπερβαίνει, επί του παρόντος, τα 0,50 EUR.

Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να απαλλάσσουν τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας επί ελλιμενισμένων πλοίων, ενώ μπορούν επίσης να τα απαλλάσσουν στην περίπτωση ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται επί πλοίων για τη ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας.

Οι ισπανικές αρχές επισήμαναν ότι η φορολογική μείωση θα εφαρμοστεί σε όλα τα πλοία, εκτός από τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής³, υπό την έννοια ότι όλα τα πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορική ναυσιπλοΐα, ανεξαρτήτως μεγέθους ή σημαίας, θα επωφεληθούν από τη μείωση φόρου.

Οι ισπανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι, επί του παρόντος, δεν υφίστανται εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά στους ισπανικούς λιμένες και είναι δύσκολο να εκτιμηθούν οι απώλειες φορολογικών εσόδων λόγω του μέτρου. Οι ισπανικές αρχές επισήμαναν επίσης ότι η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά δεν θα είναι υποχρεωτική για τα σκάφη. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς τους, η μείωση του φόρου αναμένεται να οδηγήσει σε ετήσιες απώλειες φορολογικών εσόδων ύψους περίπου 150 000 EUR κατ' ανώτατο όριο. Το αποτέλεσμα αυτό βασίζεται στην εκτίμηση ότι ο συνολικός αριθμός εμπορικών πλοίων που θα μπορούσαν να εφοδιαστούν με ηλεκτροδότηση από την ξηρά ανέρχεται σε 2 700, η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από πλοία σε ισπανικούς λιμένες ανέρχεται σε περίπου 20 000 MWh ετησίως και η τιμή της ηλεκτρικής ενέργειας ανέρχεται σε 170 EUR ανά MWh, συμπεριλαμβανομένων όλων των φόρων και τελών, εκτός από τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης και τον φόρο προστιθέμενης αξίας.

Η Ισπανία ζήτησε να της χορηγηθεί η άδεια για χρονικό διάστημα 6 ετών, το οποίο είναι το μέγιστο χρονικό διάστημα που προβλέπεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας, αρχής γενομένης από την 1η Ιουλίου 2018.

Με τη μείωση του φόρου, η Ισπανία επιθυμεί να παράσχει κίνητρο στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων για να χρησιμοποιούν ηλεκτροδότηση από την ξηρά, ώστε να περιοριστούν οι εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα και ο θόρυβος από την καύση καυσίμων από ελλιμενισμένα πλοία, καθώς και οι εκπομπές CO₂. Με την εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα καταστεί ανταγωνιστικότερη σε σύγκριση με την ηλεκτροπαραγωγή επί του σκάφους με τη χρήση καυσίμων πλοίων, η οποία τυγχάνει φοροαπαλλαγής.

² Βλ. COM(2016) 769 final της 13ης Νοεμβρίου 2016.

³ Ο όρος «ιδιωτικό σκάφος αναψυχής» ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η φορολογία της ηλεκτρικής ενέργειας διέπεται από την οδηγία 2003/96/EK, και ιδίως το άρθρο 10. Στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) προβλέπεται υποχρεωτική απαλλαγή για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί σκαφών. Στα άρθρα 5, 15 και 17 προβλέπεται η δυνατότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν φορολογικές διαφοροποιήσεις, μεταξύ άλλων, απαλλαγές και μειώσεις, για ορισμένες χρήσεις της ηλεκτρικής ενέργειας. Ωστόσο, οι εν λόγω διατάξεις καθαυτές δεν προβλέπουν μειωμένη φορολογία της ηλεκτροδότησης από την ξηρά.

Το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ για αυτό το θέμα, και ειδικότερα στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής⁴.

Εκτίμηση του μέτρου σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/EK

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας αναφέρει τα ακόλουθα:

Εκτός από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στα προηγούμενα άρθρα και ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις για λόγους ειδικής πολιτικής.

Με την εν λόγω μείωση του φόρου, οι ισπανικές αρχές επιδιώκουν να προωθήσουν έναν λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον τρόπο με τον οποίο τα πλοία θα μπορούν να καλύπτουν τις ανάγκες τους σε ηλεκτρική ενέργεια ενόσω είναι ελλιμενισμένα, με αποτέλεσμα την βελτίωση της ποιότητας του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα. Η Επιτροπή έχει ήδη συστήσει τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά ως εναλλακτική λύση έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων και, επομένως, έχει αναγνωρίσει τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η λύση αυτή⁵. Με βάση τρέχοντα στοιχεία, η ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ελλιμενισμένα πλοία θα φορολογείται με περίπου 8,69 EUR ανά MWh. Επομένως, η αιτούμενη μείωση του φόρου, που ανέρχεται σε περίπου 8 EUR ανά MWh, θα αποτελέσει πρόσθετο κίνητρο για τη χρήση της τεχνολογίας αυτής, συμβάλλοντας έτσι στον προαναφερθέντα στόχο πολιτικής.

Η δυνατότητα θέσπισης ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι δυνατό να προβλέπεται δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας, δεδομένου ότι σκοπός της είναι να επιτρέψει στα κράτη μέλη τη θέσπιση περαιτέρω απαλλαγών ή μειώσεων για λόγους ειδικής πολιτικής.

Η Ισπανία ζήτησε να εφαρμοστεί το μέτρο για το μέγιστο επιτρεπόμενο χρονικό διάστημα σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2, δηλ. για 6 έτη. Καταρχήν, η περίοδος εφαρμογής της παρέκκλισης πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη ώστε να μην αποθαρρυνθούν οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων όσον αφορά την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Με το χρονικό διάστημα των έξι ετών θα παρασχεθεί η μέγιστη δυνατή ασφάλεια δικαίου, επίσης, για φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, οι οποίοι χρειάζονται να προγραμματίζουν τις επενδύσεις τους σε εξοπλισμό επί των πλοίων.

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1–78).

⁵ Σύσταση 2006/339/EK της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 125 της 12.5.2006).

Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις

Ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής ύψους 0,50 EUR ανά MWh που προβλέπεται από τις ισπανικές αρχές ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας της ΕΕ για ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ. Κατά συνέπεια, το μέτρο εμπίπτει, κατά τα φαινόμενα, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 44 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, όπου καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους ενισχύσεις υπό μορφή μειώσεων περιβαλλοντικών φόρων δυνάμει της οδηγίας 2003/96/ΕΚ είναι δυνατό να απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις κοινοποίησης. Ωστόσο, δεν είναι δυνατό να εξακριβωθεί στο παρόν στάδιο κατά πόσον πληρούνται όλοι οι όροι που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό και η πρόταση εκτελεστικής απόφασης του Συμβουλίου δεν προδικάζει την υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, ειδικότερα, σε περίπτωση απαλλασσόμενης ενίσχυσης που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Πολιτική για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή

Το αιτούμενο μέτρο αφορά κυρίως την πολιτική της ΕΕ για το περιβάλλον. Το εν λόγω μέτρο, στον βαθμό που θα συμβάλει στον περιορισμό της χρήσης καυσίμων πλοίων επί ελλιμενισμένων πλοίων, θα συμβάλει στην πράξη και στην επίτευξη του στόχου της βελτίωσης της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο. Σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα⁶, απαιτείται από τα κράτη μέλη να μεριμνούν ώστε τα επίπεδα διαφόρων ατμοσφαιρικών ρύπων να μην υπερβαίνουν τις οριακές τιμές που καθορίζονται στην οδηγία. Για την υποχρέωση αυτή απαιτείται η εξεύρεση λύσεων από τα κράτη μέλη σε προβλήματα όπως οι εκπομπές ρύπων από ελλιμενισμένα πλοία, όποτε συντρέχει περίπτωση, και γίνεται αντιληπτό ότι σε λιμένες που αντιμετωπίζουν αυτά τα προβλήματα η ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα ενθαρρύνεται, στο πλαίσιο της συνολικής στρατηγικής για την ποιότητα του αέρα.

Το μέτρο ενδέχεται επίσης να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών CO₂, στον βαθμό που οι εκπομπές του μείγματος ηλεκτρικής ενέργειας από το χερσαίο δίκτυο είναι μικρότερης έντασης άνθρακα από την ηλεκτρική ενέργεια η οποία παράγεται επί του πλοίου με την χρήση καυσίμων πλοίου, λόγω της υψηλότερης απόδοσης του συστήματος και των διαφορών όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα καύσιμα. Στο πλαίσιο αυτό, μπορεί να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, δεδομένου ότι οι πηγές της ενέργειας που παρέχεται από το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας είναι εν μέρει ανανεώσιμες (38 % το 2015, ποσοστό που αυξάνεται, με εκτίμηση για περίπου 90-100 % το 2050), αναμένεται ότι η χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ισπανία. Αν και η ένταση άνθρακα της επιπλέον παροχής ηλεκτρικής ενέργειας είναι συνήθως μεγαλύτερη από την ένταση του μέσου μείγματος ηλεκτρικής ενέργειας και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη χρονική στιγμή της ημέρας κατά την οποία προκύπτει η επιπλέον ζήτηση, θα ήταν ενδεχομένως σχετικά σημαντικές οι μειώσεις των εκπομπών CO₂ χάρη στο μέτρο.

⁶ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

Ενεργειακή πολιτική

Το μέτρο είναι σύμφωνο με την οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων⁷, η οποία καλύπτει το θέμα της δημιουργίας εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε λιμένες όπου υπάρχει ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις και το κόστος δεν είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένου του περιβαλλοντικού οφέλους. Η ηλεκτροδότηση από την ξηρά έχει επίσης αναγνωριστεί ως στόχος κοινού συμφέροντος για τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ⁸.

Υπενθυμίζεται στο σημείο αυτό ότι σημαντικός λόγος της δυσμενούς ανταγωνιστικής θέσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι ότι για την εναλλακτική λύση, δηλαδή την ηλεκτροπαραγωγή επί πλοίων που είναι ελλιμενισμένα σε θαλάσσιους λιμένες, ισχύει πλήρης φοροαπαλλαγή: απαλλάσσεται από τη φορολογία όχι μόνο το καύσιμο πλοίων που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας —η συνήθης κατάσταση δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ— αλλά επίσης και η ίδια η ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου (βλ. άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ). Παρόλο που η τελευταία αυτή απαλλαγή θα ήταν δυνατό να θεωρηθεί ότι δύσκολα συμβιβάζεται με τους περιβαλλοντικούς στόχους της Ένωσης, ωστόσο εξυπηρετεί πρακτικούς σκοπούς. Πράγματι, για τη φορολόγηση της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται επί του πλοίου χρειάζεται δήλωση εκ μέρους του πλοιοκτήτη —ο οποίος συνήθως είναι εγκατεστημένος σε τρίτη χώρα— ή του φορέα εκμετάλλευσης σχετικά με την καταναλωθείσα ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας. Στη δήλωση πρέπει επίσης να προσδιορίζεται το ποσοστό της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται στα χωρικά ύδατα του κράτους μέλους στο οποίο οφείλεται ο φόρος. Αυτό θα προκαλούσε τεράστιο διοικητικό φόρτο για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα όφειλαν να συντάσσουν τέτοιες δηλώσεις για κάθε κράτος μέλος του οποίου τα χωρικά ύδατα εμπλέκονται. Υπό αυτές τις συνθήκες, είναι δυνατό να δικαιολογηθεί η μεταχείριση της λιγότερο ρυπογόνου εναλλακτικής επιλογής ηλεκτροδότησης από την ξηρά κατά τρόπο ώστε να μη βρίσκεται σε μειονεκτική θέση και, επομένως, να επιτραπεί στην Ισπανία η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή.

Πολιτική μεταφορών

Το μέτρο συνάδει με τη σύσταση 2006/339/ΕΚ της Επιτροπής σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Ένωσης⁹, όπως και με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές»¹⁰.

Εσωτερική αγορά και θεμιτός ανταγωνισμός

Όσον αφορά την εσωτερική αγορά και τον θεμιτό ανταγωνισμό, με το αιτούμενο μέτρο περιορίζεται η υφιστάμενη στρέβλωση μεταξύ δύο ανταγωνιστικών πηγών ηλεκτρικής ενέργειας για τα ελλιμενισμένα πλοία, δηλαδή της ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου και της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, η οποία οφείλεται στη φοροαπαλλαγή των καυσίμων πλοίων.

⁷ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1-20).

⁸ C(2014) 2231 final της 9ης Απριλίου 2014.

⁹ Σύσταση 2006/339/ΕΚ της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 125 της 12.5.2006).

¹⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών – Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, COM (2009) 8 τελικό της 21ης Ιανουαρίου 2009.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, πρέπει καταρχάς να αναφερθεί ότι πολύ λίγα πλοία χρησιμοποιούν επί του παρόντος την ηλεκτροδότηση από την ξηρά σε εμπορική βάση. Επομένως, σημαντικές στρεβλώσεις μπορεί να προκύψουν μόνο μεταξύ πλοίων που επωφελούνται από το αιτούμενο μέτρο επιλέγοντας την ηλεκτροδότηση από την ξηρά και άλλων πλοίων που θα εξακολουθήσουν να παράγουν ηλεκτρική ενέργεια επί του πλοίου. Αν και οι ακριβείς προβλέψεις κόστους εξαρτώνται κυρίως από την εξέλιξη των τιμών του πετρελαίου και, ως εκ τούτου, είναι εξαιρετικά δύσκολες, από τις τελευταίες διαθέσιμες εκτιμήσεις προκύπτει ότι, συνολικά, ακόμη και η πλήρης φορολογική απαλλαγή δεν θα μείωνε, στις περισσότερες περιπτώσεις, το λειτουργικό κόστος της ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε επίπεδο χαμηλότερο του κόστους ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου¹¹ και, κατά συνέπεια, δεν θα αποτελούσε σε καμία περίπτωση σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων οι οποίοι χρησιμοποιούν ηλεκτροδότηση από την ξηρά σε σχέση με αυτούς που χρησιμοποιούν ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου. Στην παρούσα περίπτωση, είναι ακόμη λιγότερο αναμενόμενη παρόμοια σημαντική στρέβλωση, εφόσον η Ισπανία θα τηρήσει το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/EK όσον αφορά την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση. Επιπλέον, η πρόσβαση σε ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα είναι διαθέσιμη για τα εκάστοτε πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους, χωρίς αυτό να οδηγεί σε ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση των εθνικών οικονομικών φορέων έναντι των ανταγωνιστών τους από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, μπορεί να αναμένεται ότι θα είναι αμελητέες οι ενδεχόμενες επιπτώσεις επί των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών, οι οποίες θα ήταν δυνατό να προκύψουν αν τα πλοία άλλαζαν πορεία λόγω της δυνατότητας να ηλεκτροδοτούνται από την ξηρά με μειωμένο φορολογικό συντελεστή. Σε μια κατάσταση στην οποία, όπως προαναφέρεται, δεν είναι πιθανό, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά να καταστεί οικονομικότερη από την ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου, παρά τη μείωση του φόρου, δεν είναι πιθανόν επίσης αυτή η μείωση του φόρου για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά να στρεβλώσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, παρακινώντας τα πλοία να αλλάζουν την πορεία τους ανάλογα με τη διαθεσιμότητα αυτής της επιλογής.

Το χρονικό πλαίσιο για το οποίο προτείνεται να επιτραπεί η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή είναι παρόμοιο με το χρονικό πλαίσιο των 8 ετών που προβλέπεται στην πρόταση της Επιτροπής για την φοροαπαλλαγή της ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Είναι μάλλον απίθανο να αλλάξει η ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στις δύο προηγούμενες παραγράφους πριν από την ημερομηνία λήξης του μέτρου.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

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

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Ο τομέας της έμμεσης φορολογίας, που καλύπτεται από το άρθρο 113 της ΣΛΕΕ, δεν εμπίπτει καθαυτός στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 3 της ΣΛΕΕ.

¹¹ Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, Αύγουστος 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Η ανάλυση κόστους αφορά τρία λιμάνια: του Γκέτεμποργκ (Σουηδία), του Juneau και του Long Beach (ΗΠΑ).

Ωστόσο, δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/EK, στο Συμβούλιο έχει δοθεί αποκλειστική αρμοδιότητα, σύμφωνα με το παράγωγο δίκαιο, να επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίζει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης. Επομένως, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να υποκαταστήσουν το Συμβούλιο. Κατά συνέπεια, στην παρούσα εκτελεστική απόφαση δεν έχει εφαρμογή η αρχή της επικουρικότητας. Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι η παρούσα πράξη δεν αποτελεί σχέδιο νομοθετικής πράξης, δεν θα πρέπει να διαβιβαστεί στα εθνικά κοινοβούλια σύμφωνα με το πρωτόκολλο αριθ. 2 που προσαρτάται στις Συνθήκες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας. Η μείωση του φόρου δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Προτεινόμενο μέσο: εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου.

Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/EK προβλέπει μόνο αυτό το είδος μέτρου.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Το μέτρο δεν απαιτεί την αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η παρούσα πρόταση βασίζεται σε αίτημα της Ισπανίας και αφορά μόνο το συγκεκριμένο κράτος μέλος.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσις**

Δεν υπήρξε ανάγκη εξωτερικής εμπειρογνώσις.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση έγκρισης σε μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του και δεν απαιτείται εκτίμηση επιπτώσεων.

Από τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από την Ισπανία προκύπτει ότι το μέτρο θα έχει περιορισμένες επιπτώσεις στα φορολογικά έσοδα και ότι ο συντελεστής ειδικού φόρου κατανάλωσης για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα εξακολουθήσει να είναι υψηλότερος από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/EK. Η Ισπανία αναμένει ότι το μέτρο θα έχει θετικές επιπτώσεις όσον αφορά την επίτευξη των περιβαλλοντικών της στόχων και ειδικότερα τη βελτίωση της ποιότητας του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα στις πόλεις-λιμένες.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Το μέτρο δεν προβλέπει απλούστευση. Προκύπτει από το αίτημα της Ισπανίας και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Το μέτρο δεν έχει επίπτωση στα θεμελιώδη δικαιώματα.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το μέτρο δεν συνεπάγεται ούτε οικονομική ούτε διοικητική επιβάρυνση για την Ένωση. Συνεπώς, η πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Δεν χρειάζεται σχέδιο εφαρμογής. Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας μείωσης του φόρου για μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του. Η άδεια χορηγείται για περιορισμένο χρονικό διάστημα έξι ετών. Ο φορολογικός συντελεστής ο οποίος θα εφαρμοστεί θα ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται από την οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας. Είναι δυνατή η αξιολόγηση του μέτρου σε περίπτωση αιτήματος ανανέωσης μετά τη λήξη του εξαετούς χρονικού διαστήματος.

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

Στο άρθρο 1 ορίζεται ότι θα επιτραπεί στην Ισπανία να εφαρμόζει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε πλοία ελλιμενισμένα σε ισπανικούς λιμένες. Ο φορολογικός συντελεστής δεν μπορεί να είναι χαμηλότερος από 0,50 EUR ανά MWh, δηλαδή από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται από την οδηγία για την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση. Δεν θα είναι δυνατή η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας με μειωμένο συντελεστή για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, όπως ορίζονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2003/96/EK.

Στο άρθρο 2 ορίζεται ότι η αιτούμενη άδεια χορηγείται με ισχύ από την ημερομηνία κοινοποίησής της και για το μέγιστο χρονικό διάστημα των 6 ετών που επιτρέπεται από την οδηγία, όπως ζητήθηκε από την Ισπανία.

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που επιτρέπει στην Ισπανία να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία, σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/EK

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας¹, και ιδίως το άρθρο 19,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με επιστολή της 12ης Απριλίου 2018, η Ισπανία ζήτησε την άδεια να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία («ηλεκτροδότηση από την ξηρά»), σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/96/EK.
- (2) Με τη μείωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης που προτίθεται να εφαρμόσει, η Ισπανία έχει σκοπό να προάγει τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Η χρήση αυτής της ηλεκτροδότησης θεωρείται ότι αποτελεί λιγότερο επίζημιο τρόπο για το περιβάλλον για την ικανοποίηση των αναγκών των ελλιμενισμένων πλοίων για ηλεκτρική ενέργεια, σε σύγκριση με τη χρήση καυσίμων πλοίων από τα σκάφη αυτά.
- (3) Στον βαθμό που με τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά αποφεύγεται η εκπομπή ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από την καύση καυσίμων πλοίων από ελλιμενισμένα πλοία, η χρήση αυτή συμβάλλει στη βελτίωση του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα στις πόλεις-λιμένες. Υπό τις ειδικές συνθήκες της δομής ηλεκτροπαραγωγής στην Ισπανία, η χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας από το χερσαίο δίκτυο αντί της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από την καύση καυσίμων πλοίων επί του πλοίου αναμένεται, επίσης, να μειώσει τις εκπομπές CO₂. Συνεπώς, αναμένεται ότι το μέτρο θα συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων πολιτικής της Ένωσης για το περιβάλλον, την υγεία και το κλίμα.
- (4) Η χορήγηση άδειας στην Ισπανία να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την αύξηση της χρήσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, δεδομένου ότι στις περισσότερες περιπτώσεις η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου θα παραμείνει η πλέον ανταγωνιστική εναλλακτική λύση. Για τον ίδιο λόγο, και επειδή η τεχνολογία δεν είναι επί του παρόντος διαθέσιμη στην Ισπανία, είναι μάλλον απίθανο το μέτρο να προκαλέσει σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού κατά τη διάρκεια εφαρμογής

¹ EE L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

του και, συνεπώς, δεν θα επηρεάσει αρνητικά την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, κάθε άδεια που χορηγείται δυνάμει της εν λόγω διάταξης πρέπει να υπόκειται σε αυστηρό χρονικό περιορισμό. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το χρονικό διάστημα για το οποίο χορηγείται η άδεια είναι αρκετά μεγάλο ώστε να μην αποθαρρύνονται οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, είναι σκόπιμο να χορηγηθεί η αιτούμενη άδεια για χρονικό διάστημα έξι ετών, με την επιφύλαξη, ωστόσο, γενικών διατάξεων για το θέμα που ενδεχομένως να θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 113 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και να εφαρμόζονται πριν από την προβλεπόμενη λήξη του χρονικού διαστήματος για το οποίο χορηγείται η άδεια.
- (6) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Χορηγείται στην Ισπανία η άδεια να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία, εκτός από τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας που αναφέρονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση παράγει αποτελέσματα από την ημέρα της κοινοποίησής της. Παύει να ισχύει μετά την παρέλευση εξαετίας.

Ωστόσο, εάν το Συμβούλιο, αποφασίζοντας βάσει του άρθρου 113 της ΣΛΕΕ, καθορίσει γενικούς κανόνες περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η παρούσα απόφαση λήγει την ημέρα κατά την οποία αρχίζει η εφαρμογή των εν λόγω γενικών κανόνων.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Ισπανίας.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*