



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. spalio 13 d.
(OR. en)

12831/21

Tarpinstitucinė byla:
2021/0324 (NLE)

FISC 164
ECOFIN 973
ENER 425
TRANS 600

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. spalio 13 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2021) 630 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMO, kuriuo, [vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu], Italijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą elektros energijai, tiesiogiai tiekiamai uoste prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2021) 630 final.

Pridedama: COM(2021) 630 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 10 13
COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

**kuriuo, [vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu], Italijai leidžiama taikyti
lengvatinį mokesčio tarifą elektros energijai, tiesiogiai tiekiamai uoste
prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus**

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

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

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

Italija prašė leidimo šešerius metus taikyti lengvatinį tarifą elektros energijos tiekimui iš kranto į uoste prisišvartavusius laivus, kuriuose įrengta didesnės nei 35 kW vardinės galios elektros instaliacija. Šiuo pasiūlymo tikslas – suteikti tokį leidimą nustatant nukrypti leidžiančią priemonę, kuri galios, kaip prašoma, šešerius metus nuo spalio 18 d.

2020 m. rugsėjo 14 d. raštu Italijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie savo ketinimą taikyti šią priemonę. 2021 m. gegužės 12 d. buvo pateikta papildomos informacijos

Italija siekia gauti leidimą elektros energijos tiekimui iš kranto į uoste prisišvartavusius laivus, kuriuose įrengta didesnės nei 35 kW vardinės galios elektros instaliacija, taikyti lengvatinį 0,50 EUR už MWh mokesčio tarifą, lygų Direktyvoje nustatytam minimaliam mokesčio už verslui naudojamą elektros energiją tarifui.

Prašoma galiojimo laikotarpį nustatyti šešeriams metams, o tai neviršija pagal Energijos mokesčių direktyvos 19 straipsnį leidžiamo maksimalaus laikotarpio.

Prašoma priemone Italija nori paskatinti naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, kurios gamyba laikoma mažiau taršia nei elektros gamyba uoste prisišvartavusiuose laivuose. Kaip nurodyta prašyme, naudos gavėjams taikomas lengvatinis mokesčio tarifas bus 0,50 EUR už MWh. Tai minimalus elektros energijos tarifas, kaip nurodyta Direktyvos 10 straipsnio 1 dalyje ir I priedo C lentelėje. Kadangi pagal energijos mokesčio struktūrą šis mokestis mažėja, jo santykinis pranašumas bus didesnis santykinai mažai energijos vartojančių įrenginių operatoriams (ir naudotojams).

Kita vertus, pagal Energijos mokesčių direktyvos 14 straipsnio 1 dalies c punktą valstybės narės turi neapmokestinti energinių produktų, naudojamų elektros energijai uostuose prisišvartavusiuose laivuose gaminti, ir uostuose prisišvartavusiuose laivuose pagamintos elektros energijos. Pagal Direktyvos 15 straipsnio 1 dalies f punktą ši išimtis taip pat gali būti taikoma energiniams produktams, kuriuos naudojant gaminama elektros energija vidaus vandenyse plaukiojančiuose laivuose, ir tokiuose laivuose pagamintai elektros energijai. Italija patvirtino, kad pastarąją neprivalomą išimtį yra perkėlusį į nacionalinę teisę.

Kaip nurodyta prašyme, šiuo metu Italijoje uostų krantinių elektrifikavimas nėra plačiai paplitęs, todėl trumpuoju laikotarpiu mokesčio lengvata neturėtų finansinio poveikio. Italijos valdžios institucijos negalėjo *ex ante* apskaičiuoti šios priemonės naudos gavėjų skaičiaus, todėl negalėjo pateikti metinių biudžeto išlaidų.

¹ OL L 283, 2003 10 31, p. 51–70.

Italijos valdžios institucijos nurodė, kad mokesčio lengvata taikoma visiems uostuose prisišvartavusiems laivams, kuriuose įrengta didesnės nei 35 kW vardinės galios elektros instaliacija, išskyrus privačius pramoginius laivus, t. y. šia mokesčio lengvata gali pasinaudoti visi komercinei laivybai naudojami laivai, nepriklausomai nuo jų dydžio ar vėliavos, su kuria plaukioja.

Priežastis, kodėl nagrinėjama priemonė taikoma tik laivams, kuriuose įrengta didesnės nei 35 kilovatų vardinės galios elektros sistema, yra glaudžiai susijusi su siekiamu aplinkos apsaugos tikslu. Italijos valdžios institucijos daro prielaidą, kad uostuose prisišvartavę mažos vardinės galios elektros sistemas turintys laivai paprastai naudotųsi tiesiogiai antžeminių įrenginių tiekiamą elektros energiją (iš kranto tiekiamą elektros energiją), o ne savo vidaus degimo varikliais varomais atskirais elektros generatoriais. Todėl uoste prisišvartavę mažesnės nei 35 kW vardinės galios sistemą turintys laivai nedidina taršos. Aptariamoms mokestinėms priemonėms taikymo didesnės galios elektros sistemas turintiems laivams, kurie paprastai naudoja iškastinių kuru varomus savo elektros generatorius, pagrindimas – skatinti šiuos laivus, kai jie yra prisišvartavę, naudoti kranto įrenginių tiekiamą elektros energiją.

Priemonė netaikoma finansinių sunkumų patiriančioms įmonėms arba įmonėms, kurioms pagal ankstesnį Komisijos sprendimą, kuriuo pagalbos priemonė skelbiama neteisėta ir nesuderinama su vidaus rinka, skirti vykdomieji raštai sumoms išieškoti.

Šia mokesčio lengvata Italija siekia paskatinti atitinkamus veiklos vykdytojus plėtoti elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūrą ir naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją tam, kad būtų sumažinta prisišvartavusių laivų deginamo kuro keliamo oro tarša bei išmetamas CO₂ kiekis. Taikant lengvatinį mokesčio tarifą padidėtų iš kranto tiekiamos elektros energijos konkurencingumas, palyginti su laive deginamu bunkeriniu kuru, kuris yra neapmokestinamas.

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

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

Energijos mokesčių direktyvos nuostatos

Direktyvos 19 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatyta:

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

Šia mokesčio lengvata Italijos valdžios institucijos siekia skatinti naudoti aplinkai mažiau kenksmingą būdą aprūpinti elektros energija uostuose prisišvartavusius laivus, taigi, pagerinti vietos oro kokybę ir sumažinti triukšmą. Komisija jau yra rekomendavusi naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją kaip alternatyvą elektros energijos gamybai prisišvartavusiuose

laivuose ir taip pripažino šio pasirinkimo naudą aplinkai². Naudos gavėjams būtų taikomas pagal Energijos mokesčių direktyvą nustatytas ES minimalus 0,50 EUR/MWh elektros energijos mokesčio tarifas, o tai padėtų siekti nurodytų politikos tikslų.

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

Italija paprašė leisti taikyti priemonę maksimalų pagal Direktyvos 19 straipsnio 2 dalį leidžiamą laikotarpį (t. y. šešerius metus). Nukrypti leidžianti nuostata iš esmės turėtų būti taikoma pakankamai ilgą laikotarpį, kad uostų operatoriai ir elektros energijos tiekėjai neprarastų noro pradėti arba tęsti reikiamą investavimą į elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūrą. Nustačius tokį laikotarpį bus užtikrintas didžiausias galimas teisinis tikrumas ir laivų operatoriams, kurie turi planuoti savo investicijas į laivų įrangą.

Vis dėlto nukrypti leidžianti nuostata neturėtų trukdyti būsimiems esamos teisinės sistemos pakeitimams, taip pat turėtų būti atsižvelgta į Energijos mokesčių direktyvos peržiūrą ir į tai, kad Taryba gali priimti teisės aktą, grindžiamą 2021 m. liepos 14 d. Komisijos pasiūlymu iš dalies pakeisti Energijos mokesčių direktyvą³.

Nors šiomis aplinkybėmis atrodo tikslinga suteikti leidimą prašomam laikotarpiui, nukrypti leidžiančios nuostatos galiojimo trukmė gali būti trumpesnė už prašomą, jeigu bendrosios nuostatos, kuriomis reglamentuojama ši sritis, įsigaliojė anksčiau.

Valstybės pagalbos taisyklės

Italijos valdžios institucijų numatytas 0,50 EUR už MWh lengvatinis mokesčio tarifas yra lygus pagal Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnį nustatytam ES minimaliam verslui naudojamos elektros energijos apmokestinimo lygiui.

Taigi atrodo, kad priemonei gali būti taikomas Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014 (BBIR) 44 straipsnis, kuriame nustatytos sąlygos, kuriomis pagalbai aplinkosaugos mokesčių lengvatų forma pagal Direktyvą 2003/96/EB gali būti netaikomi reikalavimai pranešti apie valstybės pagalbą. Tačiau šiuo etapu negalima nustatyti, ar tenkinamos visos tame reglamente nustatytos sąlygos, ir Tarybos įgyvendinimo sprendimo pasiūlymu valstybė narė neatleidžiama nuo pareigos užtikrinti atitiktį valstybės pagalbos taisyklėms, ypač pagalbos, kuriai taikoma išimtis ir kuri patenka į Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014 taikymo sritį, atveju⁴.

• Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis

Aplinkos ir kovos su klimato kaita politika

Prašoma priemonė daugiausia susijusi su ES aplinkos ir kovos su klimato kaita politika. Atsižvelgiant į tai, kad priemonė padės mažinti bunkerinio kuro deginimą uostuose prisišvartavusiuose laivuose, ji padės siekti tikslo gerinti vietos oro kokybę. Direktyvos

² 2006 m. gegužės 8 d. Komisijos rekomendacija 2006/339/EB dėl skatinimo Bendrijos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektrą iš kranto (OL L 125, 2006 5 12).

³ Pasiūlymas dėl Tarybos direktyvos, kuria pakeičiama Sąjungos energinių produktų ir elektros energijos mokesčių struktūra (nauja redakcija), 2021 07 14, COM(2021) 563 *final*, 2021/0213 (CNS).

⁴ 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014 6 26, p. 1).

2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės⁵ 13 straipsnyje valstybėms narėms nustatytas reikalavimas užtikrinti, kad tam tikrų oro teršalų lygiai neviršytų toje direktyvoje nustatytų ribinių verčių, siektinų verčių ir būtų laikomasi kitų oro kokybės standartų. Vykdydamos šią pareigą valstybės narės turi rasti būdų spręsti tokias joms aktualias problemas kaip uostuose prisišvartavusių laivų išmetami teršalai, todėl gali būti, kad įgyvendinant bendrą oro kokybės strategiją uostuose, kuriuose kyla tokių problemų, bus toliau skatinama naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją. Naudoti iš kranto tiekiamą elektrą taip pat skatinama pagal Direktyvą (ES) 2016/802⁶, kuria reguliuojamas sieros kiekis jūriniame kure. Be to, taip būtų laikomasi su azoto nuosėdų kiekiu susijusių reikalavimų pagal Direktyvą 92/43/EEB dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros apsaugos. Šiuo atžvilgiu Italijos valdžios institucijos tikisi, kad naudojant iš kranto tiekiamą elektros energiją bus sumažintas vietinis išmetamųjų teršalų kiekis.

Šia priemone būtų skatinama naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją ir taip prisidėti prie tvarių uostų ir tvarios laivybos plėtros. Tai atitinka ES politikos užmojus. Elektros energijos tiekimo iš kranto diegimas Europos uostuose yra viena iš siūlomų priemonių Europos žaliojo kurso komunikate nustatytiems plataus užmojo tikslams pasiekti.

Be to, atsižvelgiant į tai, kad sausumos elektros tinklais tiekiamos energijos šaltinių keliamos taršos anglies dioksidu intensyvumas dėl didesnio tinklų efektyvumo ir kitokio elektrai gaminti naudojamo kuro yra mažesnis, palyginti su elektros gamybos laivuose deginant bunkerinį kurą taršos intensyvumu, tikėtina, kad priemonė gali padėti sumažinti išmetamą CO₂ kiekį.

Energetikos politika

Priemonė atitinka Direktyvą 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo⁷, kuria sprendžiamas klausimas, susijęs su elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūros įrengimu uostuose, kuriuose yra tokios infrastruktūros poreikis, o sąnaudos nėra neproporcingos naudai, įskaitant naudą aplinkai. Priemonė taip pat pripažinta bendro intereso tikslu teikiant valstybės pagalbą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį⁸.

Reikia prisiminti, kad iš kranto tiekiamos elektros energijos konkurencinė padėtis yra nepalanki dėl vienos svarbios priežasties: jos alternatyva, t. y. jūrų uostuose prisišvartavusiuose laivuose gaminama elektros energija, šiuo metu yra visiškai neapmokestinama. Neapmokestinamas ne tik elektros energijai gaminti deginamas bunkerinis kuras (tai atitinka normalią padėtį pagal Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies a punktą), bet ir pati laivuose gaminama elektros energija (žr. Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies c punktą). Nors pastarasis atleidimas nuo mokesčio galėtų būti laikomas sunkiai suderinamu su Sąjungos aplinkosaugos tikslais, jis yra grindžiamas praktiniais sumetimais. Iš tiesų, siekiant apmokestinti laivuose gaminamą elektros energiją, laivo savininkas, kuris dažnai yra įsikūręs trečiojoje šalyje, arba operatorius turėtų deklaruoti, kiek elektros energijos suvartota. Be to, deklaruojant reikėtų apskaičiuoti, kiek elektros energijos buvo suvartota valstybės narės, kurioje turi būti mokamas mokestis, teritoriniuose vandenyse.

⁵ 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008 6 11, p. 1).

⁶ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse (OL L 132, 2016 5 21, p. 58).

⁷ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

⁸ 2014 m. balandžio 9 d. C(2014) 2231 *final*.

Jeigu tokias deklaracijas reikėtų pateikti kiekvienoje valstybėje narėje, kurios teritoriniuose vandenyse plaukiojama, laivų savininkams būtų užkrauta didžiulė administracinė našta. Panašaus požiūrio laikomasi dėl laivybos vidaus vandenyse ir neprivalomos apmokestinimo tvarkos pagal Direktyvos 15 straipsnio 1 dalies f punktą (faktiškai įgyvendinama Italijoje). Šiomis aplinkybėmis sprendimas rinktis mažiau taršią alternatyvą – elektros energijos tiekimą iš kranto, leidžiant Italijai taikyti lengvatinį mokesčio tarifą, gali būti laikomas pagrįstu.

Transporto politika

Priemonė atitinka Komisijos rekomendaciją 2006/339/EB dėl skatinimo Bendrijos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektros energiją iš kranto⁹ ir Komisijos komunikatą „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos“¹⁰.

Vidaus rinka ir sąžininga konkurencija

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

Dėl konkurencijos tarp laivų operatorių pirmiausia reikia paminėti, kad, Italijos valdžios institucijų teigimu, uostuose šiuo metu nėra prisišvartavusių laivų, kuriuose būtų įrengta didesnės nei 35 kW vardinės galios elektros instaliacija ir kurie naudotų iš kranto tiekiamą elektros energiją. Todėl dideli konkurencijos iškraipymai gali atsirasti tik tarp laivų, kuriuose, pasinaudojus prašoma priemone, bus pereita prie iš kranto tiekiamos elektros energijos, ir laivų, kuriuose toliau bus naudojama laivuose gaminama elektros energija. Nors sąnaudų prognozės tikslumas labai priklauso nuo naftos kainų pokyčių ir todėl jas parengti yra labai sunku, iš naujausių turimų vertinimo duomenų matyti, kad iš esmės net ir visiškai panaikinus mokestį elektros energijos tiekimo iš kranto sąnaudos daugeliu atvejų nebūtų mažesnės už elektros energijos gamybos laivuose sąnaudas¹¹, todėl iš kranto tiekiamą elektros energiją naudojantys laivų operatoriai bet kuriuo atveju neturėtų didelio konkurencinio pranašumo, palyginti su tais, kurie naudoja laivuose gaminamą elektros energiją. Šiuo atveju didelis pirmiau minėto pobūdžio iškreipimas dar mažiau tikėtinas, nes Italija laikysis Direktyvoje 2003/96/EB nustatyto minimalaus verslui naudojamos elektros energijos apmokestinimo lygio.

Be to, kaip jau buvo minėta, laivų operatoriai, kurie gauna Direktyvoje 2003/96/EB nustatytu minimaliu lygiu apmokestinamą iš kranto tiekiamą elektros energiją, iš esmės neįgyja ekonominio pranašumo prieš operatorius, elektros energiją gaminančius laive, nes ši elektros energija yra neapmokestinama. Italijos valdžios institucijų teigimu, laivuose gaminamą

⁹ 2006 m. gegužės 8 d. Komisijos rekomendacija 2006/339/EB dėl skatinimo Bendrijos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektrą iš kranto (OL L 125, 2006 5 12).

¹⁰ 2009 m. sausio 21 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui bei Regionų komitetui „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“, KOM(2009) 8 galutinis.

¹¹ Plg. 2005 m. rugpjūčio mėn. Europos Komisijos aplinkos generalinio direktorato galutinę ataskaitą „Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity“, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Joje analizuojama trijų uostų – Geteborgo (Švedija), Džuno ir Long Bičo (JAV) – sąnaudų struktūra.

elektros energiją pakeitus iš kranto tiekiamą elektros energiją, kurios apmokestinimo lygis yra minimalus, bendrų sąnaudų požiūriu nebūtų suteikta jokio pranašumo¹².

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

Dėl uostų konkurencijos galima numatyti, kad bet koks galimas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai, kuris galėtų atsirasti, jeigu laivai imtų keisti savo maršrutus, kad pasinaudotų galimybe naudoti lengvatiniu mokesčio tarifu apmokestinimą iš kranto tiekiamą elektros energiją, būtų nedidelis. Kadangi, kaip minėta, naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, nepaisant mokesčio lengvatos, bent artimiausiu metu veikiausiai nebus ekonomiškiau, nei gaminti elektros energiją laivuose, taip pat mažai tikėtina, kad dėl šios iš kranto tiekiamai elektros energijai taikomos mokesčio lengvatos būtų smarkiai iškraipyta uostų konkurencija ir tai paskatintų laivus keisti maršrutus dėl galimybės naudotis šia alternatyva.

Lengvatinio mokesčio tarifo taikymas tik iš kranto laivams tiekiamai ne mažesnės kaip 380 voltų įtampos elektros energijai galėtų būti vertinamas kaip rinkos iškraipymas. Tačiau Italijos institucijos nurodė, kad komerciniams laivams nėra tiekiamą mažesnės kaip 380 voltų įtampos elektros energija – tokios įtampos elektros energija tiekiamą tik nedideliems pramoginiams laivams.

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

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Tarybos direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnis.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Pati netiesioginio apmokestinimo sritis, kuriai taikomas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsnis, nepriklauso išimtinai Europos Sąjungos kompetencijai, kaip apibrėžta tos sutarties 3 straipsnyje.

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

¹² Italijos valdžios institucijos pateikia vidutinio dydžio laivo, kuriame įrengta 200 kW vardinės galios elektros sistema, pavyzdį: ekonominis pranašumas, atsirandantis taikant numatytą 0,5 EUR už MWh akcizo tarifą, atsižvelgiant į šiuo metu taikomą nacionalinį tarifą ir pagrįstą elektros energijos naudojimo vienalaikiškumo koeficientą, siektų tik trisdešimt eurų, skaičiuojant už prisišvartavimą uoste visą dieną.

protokolą Nr. 2 nereikia perduoti nacionaliniams parlamentams peržiūrėti, ar jis atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Mokestis nesumažinimas daugiau, nei reikia, kad būtų pasiektas nurodytas tikslas.

- **Priemonės pasirinkimas**

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

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

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

Siekiant įgyvendinti priemonę galiojančių teisės aktų įvertinimo atlikti nereikia.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

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

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Nepriklausomo tyrimo neprireikė.

- **Poveikio vertinimas**

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

Italijos pateikta informacija rodo, kad ši priemonė neturės poveikio mokestinėms pajamoms trumpuoju laikotarpiu. Kaip minėta, Italijos valdžios institucijos negalėjo apskaičiuoti naudos gavėjų skaičiaus. Iš kranto tiekiamos elektros energijos mokesčio tarifas vis tiek bus didesnis už Direktyvoje 2003/96/EB nustatytą minimalų apmokestinimo lygį. Italija numato, kad priemonė turės teigiamą poveikį siekiant jos aplinkos tikslų – visų pirma, išmetamo ŠESD kiekio mažinimo ir uostamiesčių oro kokybės gerinimo.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

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

- **Pagrindinės teisės**

Ši priemonė pagrindinėms teisėms įtakos neturi.

4. **POVEIKIS BIUDŽETUI**

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

5. KITI ELEMENTAI

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

Igyvendinimo planas nebūtinai. Šis pasiūlymas yra susijęs su leidimo sumažinti mokesčių suteikimu vienai valstybei narei jos pačios prašymu. Leidimas suteikiamas ribotam laikotarpiui. Mokesčio tarifas, kuris bus taikomas, atitiks Energijos mokesčių direktyva nustatytą minimalų apmokestinimo lygį. Priemonę galima įvertinti, jeigu bus pateiktas prašymas pratęsti jos galiojimą pasibaigus galiojimo laikotarpiui.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Aiškinamųjų dokumentų dėl šio pasiūlymo perkėlimo į nacionalinę teisę nereikia.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

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

2 straipsnyje nustatoma, kad prašomas leidimas suteikiamas 6 metams, nuo 2021 m. spalio 18 d. iki 2027 m. spalio 17 d. – tai maksimalus Direktyva leidžiamas laikotarpis.

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo, [vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu], Italijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą elektros energijai, tiesiogiai tiekiamai uoste prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

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

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 2020 m. rugsėjo 14 d. pagal Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnį Italija paprašė leidimo taikyti lengvatinį mokesčio tarifą elektros energijai, tiesiogiai tiekiamai uostuose prisišvartavusiems jūrų ir vidaus vandenų laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus (toliau – iš kranto tiekiamą elektros energiją); 2021 m. gegužės 12 d. raštu Italija pateikė papildomą informaciją;
- (2) lengvatiniu apmokestinimo tarifu Italija siekia skatinti naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, nes laikoma, kad siekiant patenkinti uoste prisišvartavusių laivų elektros energijos poreikius tai yra mažiau aplinkai kenksmingas būdas nei bunkerinio kuro deginimas tuose laivuose;
- (3) naudojant iš kranto tiekiamą elektros energiją neišmetama prisišvartavusiuose laivuose deginant bunkerinį kurą susidarančių oro teršalų, todėl uostamiesčiuose gerėja vietos oro kokybė. Todėl numatoma, kad taikant lengvatinį mokesčio tarifą bus lengviau siekti Sąjungos aplinkos, sveikatos ir kovos su klimato kaita politikos uždavinių įgyvendinimo;
- (4) leidžiant Italijai taikyti lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą iš kranto tiekiamai elektros energijai neviršijama to, kas būtina tokios elektros energijos vartojimui padidinti, kadangi daugeliu atvejų elektros energijos gamyba laivuose išliks kaip konkurencingesnė alternatyva. Dėl tos pačios priežasties ir dėl to, kad šiuo metu šios technologijos patekimo į rinką galimybės yra palyginti mažos, vargu, ar šios priemonės taikymo metu bus labai iškraipyta konkurencija, tad ji neturės padarinių tinkamam vidaus rinkos veikimui;
- (5) siekiant užtikrinti, kad uostų ir laivų operatoriai, taip pat elektros energijos skirstytojai ir perskirstytojai ir toliau skatintų naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją, leidimas Italijai tokio pobūdžio elektrai taikyti sumažintą mokesčio tarifą yra tinkama priemonė;

¹ OL L 283, 2003 10 31, p. 51.

- (6) vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 2 dalimi, kiekvieno pagal tą nuostatą suteikiamo leidimo galiojimo laikotarpis turi būti griežtai apribotas. Siekiant užtikrinti, kad leidimo galiojimo laikotarpis būtų pakankamai ilgas, kad atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai neprarastų noro imtis reikiamų investicijų, tikslinga prašomą leidimą suteikti nuo 2021 m. spalio 18 d. šešeriems metams. Tačiau leidimas turėtų būti nebetaikomas nuo tos dienos, kurią būtų pradėtos taikyti pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsnį ar bet kurią kitą susijusią nuostatą Tarybos priimtos bet kokios bendrosios nuostatos dėl iš kranto tiekiamai elektros energijai taikomų mokesčių lengvatų, jeigu tokios nuostatos būtų pradėtos taikyti iki prašomo leidimo taikymo pabaigos termino;
- (7) šis sprendimas neturi poveikio su valstybės pagalba susijusių Sąjungos taisyklių taikymui,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

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

2 straipsnis

Šis sprendimas taikomas nuo 2021 m. spalio 18 d. iki 2027 m. spalio 17 d.

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

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*