



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 27.5.2011
COM(2011) 302 τελικό

2011/0133 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία επιτρέπεται στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας στην απευθείας ηλεκτρική παροχή σε ελλιμενισμένα πλοία («ηλεκτροδότηση από την ξηρά») σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση διέπεται από την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου¹ (εφεξής «οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας» ή «οδηγία»).

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας, εκτός από τις διατάξεις που προβλέπονται ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο μπορεί, αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής, να επιτρέπει σε κράτη μέλη να θεσπίσουν περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας για λόγους ειδικής πολιτικής.

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να επιτραπεί στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας στον ηλεκτρισμό που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία (εφεξής «ηλεκτροδότηση από την ξηρά»). Στόχος της εξαιρέσης αυτής είναι η παροχή οικονομικού κινήτρου για την αξιοποίηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά ώστε να μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις-λιμένες.

Το αίτημα και το γενικό πλαίσιο

Με επιστολή τους από 27 Δεκεμβρίου 2010, οι γερμανικές αρχές γνωστοποίησαν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά μειωμένο συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας ίσο με τον κατώτατο συντελεστή στην ΕΕ, ήτοι 0,50 ευρώ/MWh. Στις 11 Ιανουαρίου 2011 ελήφθησαν από τη Γερμανία συμπληρωματικές πληροφορίες.

Η Γερμανία ζήτησε να εγκριθεί η μείωση αυτή για απεριόριστο χρονικό διάστημα.

Με το αιτούμενο μέτρο η Γερμανία επιθυμεί να παράσχει κίνητρο για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η οποία θεωρείται λιγότερο ρυπογόνος επιλογή έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων. Επί του παρόντος, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά φορολογείται με τον γενικό συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας, ο οποίος ανέρχεται σε 20,50 ευρώ/MWh. Εξάλλου, τα κράτη μέλη οφείλουν να προβλέπουν απαλλαγή για την ηλεκτρική ενέργεια η οποία παράγεται επί σκαφών που πλέουν στα κοινοτικά ύδατα, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας για τη φορολογία της ηλεκτρικής ενέργειας, και δύνανται να πράττουν το ίδιο για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί σκαφών τα οποία πλέουν σε εσωτερικές πλωτές οδούς, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ).

Η Γερμανία επιθυμεί να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή 0,50 ευρώ/MWh στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά, τηρώντας έτσι τον προβλεπόμενο στην οδηγία 2003/96/ΕΚ κατώτατο φορολογικό συντελεστή ηλεκτρικής ενέργειας. Ο μειωμένος συντελεστής φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας θα εφαρμόζεται στο σύνολο της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, τόσο στα κοινοτικά ύδατα, όσο και στις εσωτερικές πλωτές οδούς, με την εξαίρεση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής.

¹ Οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας, ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

Μειώνοντας τον συντελεστή, η Γερμανία επιθυμεί να παράσχει κίνητρο στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων για ηλεκτροδότηση από την ξηρά, ώστε να περιοριστούν οι αερόφερτες εκπομπές και ο θόρυβος που προέρχονται από ελλιμενισμένα πλοία, καθώς και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Με την εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή θα καταστεί ανταγωνιστικότερη η ηλεκτροδότηση από την ξηρά σε σύγκριση με την ηλεκτροπαραγωγή επί του σκάφους με την χρήση καυσίμων πλοίων, η οποία απαλλάσσεται πλήρως από τη φορολογία.

Η Γερμανία θεωρεί ότι το μέτρο αυτό συνάδει με τη σύσταση 2006/339/EK² της Επιτροπής σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε πλοία ελλιμενισμένα σε λιμένες της Κοινότητας και με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018» (COM(2009)8)³.

Επιχειρήματα των γερμανικών αρχών σχετικά με τον αντίκτυπο του μέτρου στην εσωτερική αγορά

Οι γερμανικές αρχές ισχυρίζονται ότι το μέτρο δεν θα επηρεάσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και δεν θα οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού. Υποστηρίζουν επίσης ότι οι δικαιούχοι, δηλαδή οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων στους οποίους θα παρέχεται ηλεκτρισμός από την ξηρά, φορολογούμενος στο κατώτατο επίπεδο φορολογίας που προβλέπεται από την οδηγία 2003/96/EK, δεν θα αποκτούν στην πραγματικότητα οικονομικό πλεονέκτημα, διότι οι φορείς αυτοί παράγουν σήμερα τη δική τους ηλεκτρική ενέργεια επί των σκαφών, η οποία απαλλάσσεται από τη φορολογία. Κατά τις γερμανικές αρχές, η υποκατάσταση της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων σκαφών από την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η οποία θα φορολογείται στο εφαρμοζόμενο ελάχιστο επίπεδο, δεν θα οδηγήσει σε συνολικό πλεονέκτημα όσον αφορά το κόστος.

Υφιστάμενες διατάξεις στον τομέα που καλύπτει η πρόταση

Οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας, και ειδικότερα το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ).

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

Λόγοι ειδικής πολιτικής

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας ορίζει 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.»

² 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).

³ 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.

Με τη συγκεκριμένη μείωση του φορολογικού συντελεστή, οι γερμανικές αρχές επιδιώκουν να προωθήσουν την κάλυψη των τριών αναγκών των πλοίων σε ηλεκτρική ενέργεια ενόσω είναι ελλιμενισμένα με έναν τρόπο λιγότερο επιζήμιο για το περιβάλλον, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο. Όπως επισήμανε η Γερμανία, η Επιτροπή ήδη συνιστά την ηλεκτροδότηση από την ξηρά ως εναλλακτική λύση αντί της ηλεκτροπαραγωγής επί των ελλιμενισμένων πλοίων και, κατ' επέκταση, αναγνωρίζει τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματά της⁴. Σημειώνεται ότι, στη Γερμανία, ο ηλεκτρισμός που παρέχεται σε ελλιμενισμένα πλοία επί του παρόντος φορολογείται με 20,50 ευρώ/MWh. Επομένως, η αιτούμενη μείωση, ύψους 20 €/MWh, θα αποτελέσει πρόσθετο κίνητρο για τη χρήση της τεχνολογίας αυτής, συμβάλλοντας έτσι στον προαναφερθέντα στόχο πολιτικής.

Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι ένα σημαντικό πρόσκομμα στην ευρύτερη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι η επί του παρόντος σχεδόν παντελής απουσία των απαραίτητων χερσαίων υποδομών στους λιμένες και ως εκ τούτου είναι πιθανόν να χρειάζονται επιπλέον κίνητρα για την κατασκευή αυτών των υποδομών ώστε να επιτευχθεί ο στόχος πολιτικής της εν λόγω φοροαπαλλαγής. Σε αυτό το πλαίσιο, σημειώνεται ότι από τον Ιούνιο του 2011, τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν την άνευ όρων υποχρέωση να τηρούν πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα για σχετικούς ρύπους, όπως αιωρούμενα σωματίδια⁵. Η υποχρέωση αυτή απαιτεί την εξεύρεση λύσεων από τα κράτη μέλη σε προβλήματα όπως οι εκπομπές ρύπων από ελλιμενισμένα πλοία, όπου 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.

Σε ό,τι αφορά τον χαρακτήρα του επιδιωκόμενου στόχου πολιτικής, η Επιτροπή σημειώνει ότι η προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά συνιστά κοινό στόχο πολιτικής που θα πρέπει να επιδιωχθεί σε επίπεδο Ένωσης. Αυτό αναφέρεται με σαφήνεια στην ανακοίνωση COM(2007)575 της Επιτροπής για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική και στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής⁶, όπου εξαγγέλλεται ότι ο στόχος αυτός θα συμπεριληφθεί σε αναθεώρηση της οδηγίας 2003/96/EK. Ωστόσο, σκοπός του άρθρου 19 είναι να αντιμετωπιστούν ειδικές περιστάσεις σε επιμέρους κράτη μέλη, οι οποίες δεν καλύπτονται από την ίδια την οδηγία. Συνεπώς, παρέκκλιση βάσει του άρθρου 19, με το οποίο επιδιώκεται ως στόχος πολιτικής η προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, μπορεί να παραχωρηθεί μόνο ως μεταβατικό μέτρο πριν ο στόχος αυτός τεθεί στο πλαίσιο αναθεώρησης της οδηγίας 2003/96/EK.

Συνέπεια με τις λοιπές πολιτικές και στόχους της Ένωσης

Το αιτούμενο μέτρο αφορά κυρίως την πολιτική της ΕΕ για το περιβάλλον. Το εν λόγω μέτρο, στον βαθμό που θα συμβάλει στον περιορισμό της καύσης καυσίμων πλοίων επί

⁴ Πρβλ. υποσημείωση 2 ανωτέρω.

⁵ Πρβλ. οδηγία 2008/50/EK 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).

⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών – Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, της 10.10.2007, COM (2007) 575 τελικό και έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής – Συνοδευτικό έγγραφο στην Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών – Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, της 10.10.2007, SEC (2007) 1278.

ελλιμενισμένων πλοίων, θα συμβάλει στην πράξη και στην επίτευξη του στόχου βελτίωσης της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο. Είναι επίσης πιθανόν να συμβάλει το μέτρο, σε περιορισμένο βαθμό, στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ωστόσο το κατά πόσον το αποτέλεσμα αυτό θα είναι ουσιαστικό θα εξαρτηθεί από την πηγή της ηλεκτρικής ενέργειας που θα παρέχεται στα σκάφη μέσω του χερσαίου δικτύου⁷.

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 των πλοίων που είναι αγκυροβολημένα σε θαλάσσιους λιμένες, ισχύει πλήρης καθαρή φοροαπαλλαγή: απαλλάσσεται από τη φορολογία όχι μόνο το καύσιμο πλοίων που καταναλώνεται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας – το σύνηθες καθεστώς δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2003/96/EK – αλλά και η ίδια η ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου (βλ. άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας 2003/96/EK). Παρόλο που είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι η τελευταία αυτή απαλλαγή 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 είχε ως αποτέλεσμα ένα τεράστιο διοικητικό φόρτο για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι θα όφειλαν να συμπληρώνουν δήλωση για κάθε κράτος μέλος, στα χωρικά ύδατα του οποίου καταναλώνεται ηλεκτρική ενέργεια. Υπό τις περιστάσεις αυτές μπορεί να δικαιολογηθεί η μεταχείριση της λιγότερο ρυπογόνου εναλλακτικής δυνατότητας ηλεκτροδότησης από την ξηρά κατά τρόπο ώστε να μη βρίσκεται σε μειονεκτική θέση και, επομένως, να επιτραπεί στη Γερμανία η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή.

Σε ό,τι αφορά την ηλεκτρική ενέργεια την οποία καταναλώνουν πλοία ελλιμενισμένα σε εσωτερικές πλωτές οδούς και σε αντίθεση με την κατάσταση στους θαλάσσιους λιμένες, η απαλλαγή για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί των πλοίων είναι απλώς προαιρετική για τα κράτη μέλη (άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ)). Επομένως, δεν υφίσταται νομικό κώλυμα για την ίση μεταχείριση, από τα κράτη μέλη, της ηλεκτροδότησης από την ξηρά και της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται επί των πλοίων σε λιμένες εσωτερικών πλωτών οδών. Ωστόσο, η δυνατότητα μη φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται επί των πλοίων, βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας, εξηγείται και πάλι από πρακτικούς λόγους που συνεκτίμησε ο νομοθέτης και, συγχρόνως, συνδέεται στενά με τα προαιρετικά φορολογικά πλεονεκτήματα για τη ναυσιπλοΐα στις εσωτερικές πλωτές οδούς. Η πλειονότητα των κρατών μελών, μεταξύ των οποίων η Γερμανία, αποφάσισε να μη φορολογεί τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται για τον σκοπό αυτό. Όσον αφορά τον Ρήνο και τους παραποτάμους του, η εν λόγω φοροαπαλλαγή έχει επίσης κατοχυρωθεί μέσω διεθνούς συμφωνίας⁸, την οποία η Γερμανία έχει κυρώσει. Επίσης θεωρείται πρακτικά ανέφικτο να

⁷ Η Επιτροπή υπολόγισε στο παρελθόν ότι η μετάβαση στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα έχει ως συνέπεια τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 50% κατά μέσο όρο, πρβλ. υποσημείωση 2. Ωστόσο, ο αντίκτυπος του εν λόγω μέτρου ενδέχεται να διαφέρει σημαντικά από αυτή τη μέση τιμή, καθώς θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την ένταση άνθρακα στη σχετική περιοχή της αγοράς καθώς και από τον ακριβή χρόνο στον οποίο θα προκύψει η επιπρόσθετη ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας.

⁸ Πρβλ. άρθρο 1 της Συμφωνίας της 16ης Μαΐου 1952 μεταξύ των παρόχθιων κρατών του Ρήνου και του Βελγίου σχετικά με τους δασμούς και τη φορολογική μεταχείριση του πετρελαίου εσωτερικής καύσης

φορολογούνται χωριστά οι εισροές καυσίμου που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου [βλ. άρθρο 21 παράγραφος 5 τρίτο εδάφιο της οδηγίας 2003/96/ΕΚ], διότι αυτό θα σήμαινε, σε τελευταία ανάλυση, διάκριση μεταξύ του καυσίμου που χρησιμοποιείται για την ηλεκτροπαραγωγή και αυτού που χρησιμοποιείται για την πλεύση. Τέλος, για να αποφασίσουν τα κράτη αν θα επεκτείνουν τη φοροαπαλλαγή που ισχύει για τις θαλάσσιες μεταφορές και στα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στη ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς, θα λάβουν υπόψη διάφορες πτυχές, μεταξύ άλλων, τους ευρύτερους στόχους της εθνικής πολιτικής μεταφορών, όπως τις περιβαλλοντικές εκτιμήσεις, βάσει των οποίων ενδέχεται να αποφασίσουν τη μη φορολόγηση των καυσίμων που χρησιμοποιούνται για τον σκοπό αυτό.

Συνεπώς, στο παρόν στάδιο κρίνεται δικαιολογημένη η επέκταση της δυνατότητας απαλλαγής της ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε λιμένες εσωτερικών πλωτών οδών.

Εσωτερική αγορά και θεμιτός ανταγωνισμός

Σε ό,τι 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.

Σε ό,τι αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, κατ' αρχάς επαναλαμβάνεται ότι πολύ λίγα πλοία χρησιμοποιούν επί του παρόντος την ηλεκτροδότηση από την ξηρά σε εμπορική βάση. Δεύτερον, ακόμη και αν το μέτρο παράσχει πλεονέκτημα στις ναυτιλιακές εταιρίες, υπό την έννοια ότι θα έχουν τη δυνατότητα να αγοράζουν ηλεκτρική ενέργεια με μικρότερη δαπάνη σε σύγκριση με εταιρίες που δραστηριοποιούνται σε άλλους κλάδους, το υπό εξέταση μέτρο δεν αναμένεται να διαφοροποιήσει σε σημαντικό βαθμό την κατάσταση του ανταγωνισμού εντός του ναυτιλιακού κλάδου. Αν και οι ακριβείς προβλέψεις κόστους εξαρτώνται κυρίως από την διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου και ως εκ τούτου είναι δύσκολο να γίνουν, τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία επιβεβαιώνουν τη δήλωση της Γερμανίας ότι, εν γένει, 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 πλοίου⁹ και, κατά συνέπεια, δεν θα αποτελούσε σε καμία περίπτωση σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων οι οποίοι κάνουν χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε σχέση με αυτούς που χρησιμοποιούν ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου. Στην παρούσα κατάσταση είναι λιγότερο αναμενόμενη παρόμοια σημαντική στρέβλωση, εφόσον η Γερμανία τηρεί το κατώτατο επίπεδο φορολόγησης που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/ΕΚ.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, σε μια κατάσταση στην οποία, όπως προαναφέρεται, δεν είναι πιθανόν, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, να καταστεί η χρήση ηλεκτρικής παροχής από την ξηρά οικονομικότερη από την ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου, παρά τη μείωση της φορολογίας, ούτε η μείωση του φόρου επί της ηλεκτροδότησης

που χρησιμοποιείται για την τροφοδοσία σκαφών κατά τη ναυσιπλοΐα στον Ρήνο (Bundesgesetzblatt 1953, μέρος II, σ. 531).

⁹ 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 τους τρεις λιμένες Gothenburg (Σουηδία), Juneau και Long Beach (ΗΠΑ).

από την ξηρά είναι πιθανόν να στρεβλώσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, παρακινώντας τα πλοία να αλλάξουν πορεία ανάλογα με τη διαθεσιμότητα αυτής της επιλογής.

Τέλος, μπορεί να προστεθεί ότι το χρονικό διάστημα για το οποίο προτείνεται να επιτραπεί η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή είναι αρκετά μικρό, ώστε είναι απίθανο να αλλάξει μέχρι την ημερομηνία λήξης του η ανάλυση που διενεργήθηκε στις δύο προηγούμενες παραγράφους.

Περίοδος εφαρμογής του μέτρου και εξέλιξη του πλαισίου της ΕΕ για τη φορολόγηση της ενέργειας

Καταρχήν, η περίοδος εφαρμογής της παρέκκλισης πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη ώστε να μην αποθαρρυνθούν οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων από την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων. Ο στόχος αυτός πρέπει, ωστόσο, να συμβιβάζεται με την ανάγκη να επανεξεταστεί εν ευθέτω χρόνο το καθεστώς στη Γερμανία και να μην υπονομευτούν οι μελλοντικές εξελίξεις του υφιστάμενου νομικού πλαισίου. Εν προκειμένω, υπενθυμίζεται ότι η Επιτροπή έχει προτείνει αναθεώρηση της οδηγίας 2003/96/ΕΚ της 13ης Απριλίου 2011¹⁰ με στόχο την περαιτέρω εναρμόνισή της με τους στόχους της ενεργειακής και της περιβαλλοντικής πολιτικής, και συγκεκριμένα αυτούς που αφορούν την κλιματική αλλαγή για την περίοδο μετά το 2013. Η πρόταση αυτή περιλαμβάνει επίσης μια διάταξη που απαιτεί από τα κράτη μέλη να απαλλάσσουν από τη φορολογία την ηλεκτροδότηση από την ξηρά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020 (σχέδιο του άρθρου 14 παράγραφος 1) στοιχείο ε)). Υπό τις περιστάσεις αυτές κρίνεται σκόπιμο να χορηγηθεί η αιτούμενη άδεια για περίοδο τριών ετών, υπό την επιφύλαξη όμως της έναρξης εφαρμογής γενικών διατάξεων επί του θέματος πριν από την εν λόγω προβλεπόμενη λήξη της περιόδου.

Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις

Ο φορολογικός συντελεστής 0,50 ευρώ/MWh που προβλέπεται από τις γερμανικές αρχές είναι σύμφωνος με το κατώτατο επίπεδο φορολογίας σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ. Το μέτρο εμπίπτει επομένως στον λεγόμενο γενικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008)¹¹ και, κατά συνέπεια, απαλλάσσεται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η παρούσα πρόταση βασίζεται σε αίτημα της Γερμανίας και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

¹⁰ Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/96/ΕΚ σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας, COM (2011) 169/3

¹¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης (Γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία), ΕΕ L 214 της 9.8.2008.

Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνομosύνης

Δεν υπήρξε ανάγκη προσφυγής σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες.

Εκτίμηση επιπτώσεων

Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας σε μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Σκοπός της πρότασης είναι να επιτραπεί στη Γερμανία να παρεκκλίνει από τις γενικές διατάξεις της οδηγίας 2003/96/EK του Συμβουλίου και να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας 0,50 ευρώ/MWh στον ηλεκτρισμό που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία.

Νομική βάση

Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/EK του Συμβουλίου.

Αρχή της επικουρικότητας

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

Εντούτοις, η άσκηση των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών στον συγκεκριμένο τομέα υπάγεται σε αυστηρές ρυθμίσεις και οριοθετείται σύμφωνα με την ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία. Δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/EK, μόνο το Συμβούλιο μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης. Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να υποκαταστήσουν το Συμβούλιο.

Ως εκ τούτου, η πρόταση τηρεί την αρχή της επικουρικότητας.

Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας. Η μείωση της φορολογίας δεν υπερβαίνει το επίπεδο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου (βλ. λόγους που αναπτύσσονται ανωτέρω στο σημείο «Εσωτερική αγορά και θεμιτός ανταγωνισμός»).

Επιλογή μέσων

Προτεινόμενο(α) μέσο(α): Απόφαση του Συμβουλίου.

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

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.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία επιτρέπεται στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας στην απευθείας ηλεκτρική παροχή σε ελλιμενισμένα πλοία («ηλεκτροδότηση από την ξηρά») σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας¹², και ιδίως το άρθρο 19,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με επιστολή τους από 27 Δεκεμβρίου 2010, η Γερμανία ζήτησε την άδεια να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας στον ηλεκτρισμό που παρέχεται σε ελλιμενισμένα πλοία («ηλεκτροδότηση από την ξηρά») σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.
- (2) Με τη μείωση της φορολογίας που προτίθεται να εφαρμόσει, η Γερμανία επιδιώκει να προωθήσει την ευρύτερη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, με την οποία τα ελλιμενισμένα πλοία μπορούν να ικανοποιούν τις ενεργειακές τους ανάγκες με τρόπο λιγότερο επιζήμιο για το περιβάλλον, σε σχέση με τη χρήση καυσίμων πλοίων επ' αυτών.
- (3) Η ηλεκτροδότηση από την ξηρά, στον βαθμό που αποτρέπει τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων τις οποίες συνεπάγεται η χρήση καυσίμων πλοίων επί των ελλιμενισμένων σκαφών, συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα στις πόλεις-λιμένες. Συνεπώς αναμένεται ότι το μέτρο θα συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων πολιτικής της ΕΕ για το περιβάλλον και την υγεία.
- (4) Η χορήγηση άδειας στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά παραμένει εντός των ορίων του αναγκαίου για την επίτευξη του παραπάνω στόχου, δεδομένου ότι στις περισσότερες περιπτώσεις η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου θα εξακολουθήσει να αποτελεί την πλέον ανταγωνιστική εναλλακτική λύση. Για τον ίδιο λόγο, και επειδή σήμερα είναι σχετικά

¹² ΕΕ L 283, 31.10.2003, σ. 51.

χαμηλός ο βαθμός διείσδυσης της τεχνολογίας στην αγορά, δεν υπάρχει πιθανότητα να προκληθούν σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού κατά τη διάρκεια εφαρμογής του μέτρου και, συνεπώς, το μέτρο αυτό δεν θα επηρεάσει αρνητικά την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

- (5) Από το άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/96/EK προκύπτει ότι κάθε άδεια που χορηγείται σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη πρέπει να υπόκειται σε αυστηρούς χρονικούς περιορισμούς. Επειδή απαιτείται επαρκής χρόνος για να μην αποθαρρυνθούν οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, και επειδή πρέπει να επανεξεταστεί σε εύθετο χρόνο το καθεστώς στη Γερμανία και να μην υπονομευθεί η μελλοντική εξέλιξη του υφιστάμενου νομικού πλαισίου, είναι σκόπιμο να χορηγηθεί η αιτούμενη άδεια για περίοδο τριών ετών, με την επιφύλαξη όμως της έναρξης εφαρμογής σχετικών γενικών διατάξεων πριν από την εν λόγω προβλεπόμενη λήξη της περιόδου.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Επιτρέπεται στη Γερμανία να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας στην απευθείας ηλεκτρική παροχή σε ελλιμενισμένα πλοία, εκτός από τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/EK.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παύει να ισχύει μετά παρέλευση τριετίας.

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 παύει να ισχύει την ημέρα κατά την οποία αρχίζει η εφαρμογή των εν λόγω γενικών κανόνων.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*