ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που επιτρέπει στη Δανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά ελλιμενισμένων πλοίων σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση διέπεται από την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου (στο εξής η «οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας» ή η «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, 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 επιτρέψει στη Δανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία (εφεξής «ηλεκτροδότηση από την ξηρά»). Στόχος της απαλλαγής αυτής είναι η παροχή οικονομικού κινήτρου για την αξιοποίηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, ώστε να μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις που αποτελούν λιμένες και να βελτιωθεί η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο προς όφελος της υγείας των κατοίκων.

Στόχος του μέτρου που θα εφαρμοστεί από τη Δανία είναι η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των θαλάσσιων μεταφορών.

Το αίτημα και το γενικό του πλαίσιο

Με επιστολή της 2ας Ιουλίου 2014, οι δανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν μείωση φόρου στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται άμεσα σε άλλα πλοία, εκτός από τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, όταν το σκάφος είναι ελλιμενισμένο. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η Δανία υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες στις 13 Νοεμβρίου 2014 και στις 23 Φεβρουαρίου 2015. Με το αιτούμενο μέτρο η Δανία επιθυμεί να δώσει κίνητρα για τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, η οποία θεωρείται λιγότερο ρυπογόνος επιλογή έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί των πλοίων που είναι αγκυροβολημένα σε λιμένα.

Πρόθεση των δανικών αρχών είναι να εφαρμόσουν μειωμένο συντελεστή 4 DKK (δανικών κορωνών) (περίπου 0,54 ευρώ) ([1]) ανά MWh φορολογούμενης ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Ο εν λόγω φορολογικός συντελεστής θα είναι υψηλότερος από τον ελάχιστο συντελεστή φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας που προορίζεται για εμπορική χρήση, όπως ορίζεται στην οδηγία 2003/96/ΕΚ. Ο εθνικός φορολογικός συντελεστής που εφαρμόζεται επί του παρόντος στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά ανέρχεται σε 878 DKK ([2]) (περίπου 117,95 ευρώ) ανά MWh, που αποτελεί τον εθνικό συντελεστή φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας για μη επαγγελματική χρήση.

Από την άλλη πλευρά, το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας υποχρεώνει τα κράτη μέλη να απαλλάσσουν τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα για τη ναυσιπλοΐα εντός των υδάτων της ΕΕ, εκτός από τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Η απαλλαγή αυτή καλύπτει επίσης τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να απαλλάσσουν τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται από πλοία, εκτός από τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, για τη ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές

([1]) Όλοι οι υπολογισμοί βασίζονται στη συναλλαγματική ισοτιμία της 1ης Οκτωβρίου 2014, δηλαδή 7,4437 DKK (δανικές κορώνες) για 1 ευρώ. Βλ. ΕΕ C 344 της 2.10.2014.

([2]) Το επίπεδο φορολογίας της ηλεκτρικής ενέργειας, είναι εκείνο που ισχύει κατά τη διάρκεια του Ιανουαρίου 2015 (βλ. http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

οδούς σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ), το οποίο καλύπτει επίσης την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου. Ωστόσο, η τελευταία αυτή διάταξη δεν έχει σημασία για την αίτηση της Δανίας, δεδομένου ότι επί του παρόντος δεν διαθέτει εσωτερικές πλωτές οδούς.

Έτσι, στις περισσότερες περιπτώσεις, το σύστημα φορολόγησης βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας δεν επηρεάζει το κόστος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας επί ελλισμενισμένων πλοίων, παρά το γεγονός ότι η εν λόγω παραγωγή θα μπορούσε να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία και στο περιβάλλον επιδεινώνοντας την ποιότητα του αέρα και αυξάνοντας τα επίπεδα θορύβου στα λιμάνια.

Η Δανία σκοπεύει να εφαρμόσει το μειωμένο συντελεστή φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας για κάθε από ξηράς ηλεκτροδότηση με ελάχιστη τάση 380 volt σε σκάφη της εμπορικής ναυτιλίας και ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 400 κόρων. Οι δανικές αρχές ισχυρίζονται ότι, ακόμη και με αυτούς τους περιορισμούς στο πεδίο εφαρμογής του μέτρου, η απόλυτη πλειονότητα των πλοίων που χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές και τα μεγαλύτερα πλοία που χρησιμοποιούνται για εθνικές μεταφορές καλύπτονται από τη μείωση φόρου. Αυτά είναι τα πλοία που κρίνεται ότι ευθύνονται για το μεγαλύτερο ποσοστό εκπομπών από τη λειτουργία βοηθητικών μηχανών επί των σκαφών ενόσω είναι ελλιμενισμένα.

Οι δανικές αρχές έχουν ενημερώσει την Επιτροπή ότι αναμένουν ότι η μείωση του φόρου θα οδηγήσει σε ετήσιες φορολογικές δαπάνες περίπου 15 εκατ. DKK (2 εκατ. ευρώ). Η παραδοχή αυτή βασίζεται στην εκτιμώμενη κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από επιβατικά και φορτηγά πλοία σε λιμένες της Δανίας η οποία ανερχόταν το 2008 σε 33 000 MWh περίπου (από τα οποία 17 000 χρησιμοποιούνται σε επιβατικά πλοία). Οι υπολογισμοί προϋποθέτουν ότι η κατανάλωση αυτή δεν έχει αλλάξει εν τω μεταξύ και ότι δεν πρόκειται να χρησιμοποιήσουν όλα τα σκάφη την ηλεκτροδότηση από την ξηρά στο μέλλον. Οι δανικές αρχές αναφέρουν ότι η εκτίμηση αυτή θα πρέπει να εξεταστεί με προσοχή, δεδομένου ότι πρόκειται για νέο καθεστώς στη Δανία και επειδή δεν υπάρχει βάση σύγκρισης με παρόμοια συστήματα. Επί του παρόντος, οι λιμένες στη Δανία δεν προσφέρουν εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Επίσης, τα σκάφη θα είναι ελεύθερα να επιλέξουν εάν θα αγοράσουν την ηλεκτροδότηση από την ξηρά.

Οι δανικές αρχές αναγνωρίζουν ότι το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ των ιδιοκτητών των πλοίων που χρησιμοποιούνται στην εμπορική ναυτιλία, η οποία ενδέχεται να υπάγεται στις ενισχύσεις που εντάσσονται σε καθεστώς απαλλαγής κατά κατηγορία βάσει του άρθρου 44 του κανονισμού της Επιτροπής 651/2014/ΕΕ ([3]).

Η Δανία ζήτησε να της χορηγηθεί άδεια διάρκειας έξι ετών, η οποία είναι η μέγιστη διάρκεια που προβλέπει το άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας.

Η Δανία θεωρεί ότι το μέτρο αυτό συνάδει με τη σύσταση 2006/339/ΕΚ της Επιτροπής σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Ένωσης ([4]) και με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018» ([5]). Σε αυτό το

([3]) 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 έως 78).

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

([5]) Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών - Στρατηγικοί στόχοι και

πλαίσιο, πρέπει να σημειωθεί ότι από τον Ιούνιο του 2011 και μετά τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν την άνευ όρων υποχρέωση να τηρούν πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα για σχετικούς ρύπους, όπως αιωρούμενα σωματίδια([6]). Η υποχρέωση αυτή τους επιβάλλει να βρούν λύσεις για προβλήματα όπως οι εκπομπές από ελλιμενισμένα πλοία, όποτε αναφύεται το πρόβλημα, ενώ είναι αντιληπτό ότι σε λιμένες που αντιμετωπίζουν αυτά τα προβλήματα η χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά θα ενθαρρύνεται στο πλαίσιο της συνολικής στρατηγικής για την ποιότητα του αέρα.

Με τη μείωση της φορολογίας η Δανία επιθυμεί να χορηγήσει κίνητρα στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων ώστε να χρησιμοποιούν την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα και ο θόρυβος από τα ελλιμενισμένα πλοία, καθώς και οι εκπομπές CO2. Με την εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή θα καταστεί ανταγωνιστικότερη η ηλεκτροδότηση από την ξηρά σε σύγκριση με την ηλεκτροπαραγωγή με την χρήση καυσίμων πλοίων επί του σκάφους, η οποία απολαμβάνει πλήρους φορολογικής απαλλαγής.

Υφιστάμενες διατάξεις στον τομέα της πρότασης

Οδηγία 2003/96/ΕΚ της 27ης Οκτωβρίου 2003 σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

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

Λόγοι ειδικής πολιτικής

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας προβλέπει τα εξής:

> *«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 τη συγκεκριμένη μείωση του φορολογικού συντελεστή οι δανικές 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. Όπως επισήμανε η Δανία, η Επιτροπή ήδη συνιστά τη χρήση ηλεκτρικής παροχής από την ξηρά ως εναλλακτική λύση αντί της ηλεκτροπαραγωγής επί των ελλιμενισμένων πλοίων και αναγνωρίζει με τον τρόπο αυτό τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματά της ([7]). Επί του παρόντος, για την ηλεκτροδότηση ελλιμενισμένων πλοίων, η φορολογία θα ανερχόταν σε 878 DKK (δανικές κορώνες) (περίπου 117,95 ευρώ) ανά MWh. Η αιτούμενη απαλλαγή θα μπορούσε επομένως να αποτελέσει πρόσθετο κίνητρο για τη χρήση αυτής της τεχνολογίας που θα ανερχόταν σε 874 DKK ή σε 117,41 ευρώ ανά MWh, συμβάλλοντας κατά συνέπεια στην επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου πολιτικής.

Σε ό, τι αφορά τον χαρακτήρα του επιδιωκόμενου στόχου πολιτικής, η Επιτροπή σημειώνει ότι η προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά συνιστά στην ουσία κοινό στόχο πολιτικής που θα πρέπει να επιδιωχθεί από την Ένωση στο σύνολό της. Αυτό αναφέρεται με

συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, COM(2009) 8 final της 21ης Ιανουαρίου 2009.

([6]) Βλ. 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).

([7]) Βλ. υποσημείωση 4 ανωτέρω.

σαφήνεια στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική ([8]) και στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής ([9]). Η Επιτροπή πρότεινε, στην πρότασή της σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολόγηση της ενέργειας, η ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά που παρέχεται σε ελλιμενισμένα πλοία να απαλλάσσεται από την φορολογία για περίοδο οκτώ ετών ([10]).

Ωστόσο, η πρόταση της Επιτροπής δεν εγκρίθηκε από το Συμβούλιο και η Επιτροπή το απέσυρε το 2015 ([11]). Επί του παρόντος, η μόνη δυνατότητα ευνοϊκής φορολογικής αντιμετώπισης για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά παρέχεται από το άρθρο 19. Σκοπός της είναι να αντιμετωπιστούν οι ειδικές περιστάσεις σε επιμέρους κράτη μέλη, οι οποίες δεν προβλέπονται από την ίδια την οδηγία. Παρέκκλιση βάσει του άρθρου 19 με το οποίο επιδιώκεται ως στόχος πολιτικής η προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά μπορεί επομένως να παραχωρηθεί μόνο ως μεταβατικό μέτρο πριν το Συμβούλιο επιληφθεί του στόχου αυτού στο πλαίσιο της αναθεώρησης της οδηγίας 2003/96/ΕΚ .

Συνοχή με τις άλλες πολιτικές και στόχους της Ένωσης

Το αιτούμενο μέτρο αφορά κυρίως την περιβαλλοντική πολιτική της Ένωσης. Στον βαθμό που θα συμβάλει στον περιορισμό της καύσης καυσίμων πλοίων επί ελλιμενισμένων πλοίων, το μέτρο θα συμβάλει στην πράξη στην επίτευξη του στόχου βελτίωσης της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο. Είναι επίσης πιθανό ότι το μέτρο θα οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών CO 2, εφόσον 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 της διαφοράς στις χρησιμοποιούμενες εισροές καυσίμων. Στο πλαίσιο αυτό μπορεί να επισημανθεί ότι το μέσο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας στη σχετική αγορά είναι σημαντικά χαμηλότερης έντασης διοξειδίου του άνθρακα από τον μέσο όρο της ΕΕ. 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 το χρονικό σημείο της ημέρας κατά την οποία ζητείται η επιπλέον παροχή, η μείωση των εκπομπών CO 2 που προκύπτουν από το μέτρο θα εξακολουθήσουν να είναι σχετικά σημαντικές ([12]).

Το μέτρο εναρμονίζεται με την οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων ([13]) που αφορά το θέμα της δημιουργίας στα λιμάνια εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης από την ξηρά στις περιπτώσεις που υπάρχει ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις και το κόστος δεν είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών οφελών.

([8]) COM(2007) 575 final της 10ης Οκτωβρίου 2007.
([9]) SEC(2007) 1283 final της 10ης Οκτωβρίου 2007.
([10]) COM(2011) 169 final της 13ης Απριλίου 2011.
([11]) ΕΕ C 80 της 7.3.2015, σ 17-23.
([12]) Το συνδυασμένο μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο μείγμα ηλεκτροπαραγωγής της NordPool ήταν το 2012 69.8 % (βλ. 'http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf'). Ωστόσο, η πυρηνική και η υδροηλεκτρική ενέργεια, που αμφότερες αντιπροσωπεύουν το πλείστο της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές στην NordPool, γενικά, χρησιμοποιούνται κυρίως ως βασικό φορτίο, ενώ το φορτίο αιχμής είναι κατά μέσο όρο μεγαλύτερης έντασης άνθρακα. Θα πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι η Δανία βασιζόταν στη συμβατική θερμοηλεκτρική ενέργεια για το 42 % περίπου της ηλεκτρικής ενέργειας που είχε παραχθεί το 2012, ενώ η αιολική ενέργεια παρέχει αυξανόμενο μερίδιο του ενεργειακού εφοδιασμού.
([13]) 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 έως 20).

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 φοροαπαλλαγή: απαλλάσσεται από τη φορολογία όχι μόνο το καύσιμο πλοίων που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας - το σύνηθες καθεστώς δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ - αλλά 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 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. Κατά συνέπεια μπορεί να δικαιολογηθεί η μη ύπαρξη αρνητικών επιπτώσεων για τη λιγότερο ρυπογόνο εναλλακτική δυνατότητα ηλεκτροδότησης από την ξηρά, και επομένως να επιτραπεί στη Δανία η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή.

Εσωτερική αγορά και θεμιτός ανταγωνισμός

Σε ό,τι αφορά την εσωτερική αγορά και τον θεμιτό ανταγωνισμό, με το αιτούμενο μέτρο περιορίζεται η υφιστάμενη φορολογική 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 των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, πρέπει πρώτα να αναφερθεί ότι υπάρχουν πολύ λίγα πλοία, τα οποία χρησιμοποιούν επί του παρόντος την ηλεκτροδότηση από την ξηρά σε εμπορική βάση. Επομένως, σημαντικές στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό μπορεί να προκύψουν μόνο μεταξύ πλοίων που επωφελούνται από το αιτούμενο μέτρο με την αλλαγή προς την ηλεκτροδότηση από την ξηρά και άλλες πηγές που εξακολουθούν να παράγουν ηλεκτρική ενέργεια επί του πλοίου. Αν και οι ακριβείς προβλέψεις κόστους εξαρτώνται κυρίως από την διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου και ως εκ τούτου είναι δύσκολο να γίνουν, οι τελευταίες διαθέσιμες εκτιμήσεις δείχνουν 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 πλοίου ([14]) 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 Εν προκειμένω, μια παρόμοια σημαντική στρέβλωση, είναι ακόμη λιγότερο αναμενόμενη δεδομένου ότι η Δανία θα τηρήσει το κατώτατο επίπεδο φορολόγησης που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/ΕΚ για την ηλεκτρική ενέργεια για επαγγελματική χρήση. Επιπλέον, η Δανία προτίθεται να περιορίσει το φορολογικό όφελος στα πλοία ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 400 κόρων καθώς και στις ηλεκτροδοτήσεις από την ξηρά με ελάχιστη τάση 380

([14]) Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – — Ηλεκτροδότηση από την ξηρά, του Αυγούστου 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Η ανάλυση κόστους διεξάγεται για τους τρεις λιμένες του Γκέτεμποργκ (Σουηδία), του Juneau και του Long Beach (ΗΠΑ).

volt, ώστε το εν λόγω μέτρο να αφορά πλοία επί των οποίων παράγεται σημαντική ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας και να περιορίζει τον συνολικό αριθμό δικαιούχων. Επομένως, το μέτρο θα έχει ως στόχο τα πλοία με σημαντική παραγωγή, ενώ θα περιορίζει τον συνολικό αριθμό δικαιούχων. Οι κατώτατες τιμές καθορίστηκαν σε σχετικά χαμηλό επίπεδο. Αντίθετα, μπορεί ευλόγως να υποτεθεί ότι τα πλοία που ενδέχεται να αποκλειστούν από το φορολογικό όφελος λόγω των κατωτάτων τιμών θα είναι μάλλον εθνικά και όχι από άλλες χώρες της ΕΕ και ότι συνεπώς οι κατώτατες τιμές δεν θα οδηγήσουν σε ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση των εθνικών οικονομικών φορέων έναντι των ανταγωνιστών τους από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ.

Σε ό,τι αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, οι δανικές αρχές δήλωσαν ότι θεωρούν αμελητέο τον ενδεχόμενο αντίκτυπο επί των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών ο οποίος θα προέκυπτε εάν τα πλοία άλλαζαν πορεία προκειμένου να επωφεληθούν από την πιθανότητα της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά με χαμηλότερο συντελεστή φόρου. όσον αφορά την επιλογή λιμένων εκ μέρους των πλοιοκτητών που να οφείλεται στην ύπαρξη εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Σε μια κατάσταση στην οποία, όπως προαναφέρεται, δεν είναι πιθανόν, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, η χρήση ηλεκτρικής παροχής από την ξηρά να καταστεί περισσότερο συμφέρουσα από οικονομική άποψη από την ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου, παρά την φορολογική μείωση, δεν είναι πιθανόν αυτή η φορολογική μείωση για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά να στρεβλώσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, παρακινώντας τα πλοία να αλλάξουν πορεία ανάλογα με τη διαθεσιμότητα αυτής της επιλογής.

Το χρονικό διάστημα για το οποίο προτείνεται να επιτραπεί η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή είναι παρόμοια με το χρονοδιάγραμμα της πρότασης της Επιτροπής οκτώ ετών για τη φορολογική απαλλαγή της ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η ανάλυση που διενεργήθηκε στις δύο προηγούμενες παραγράφους θα αλλάξει πριν από την ημερομηνία εκπνοής του μέτρου.

Περίοδος εφαρμογής του μέτρου και ανάπτυξη 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 όσον αφορά την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η κλίμακα του εν λόγω φορολογικού μέτρου είναι περιορισμένη σε σύγκριση με την πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας που προβλέπει την υποχρεωτική απαλλαγή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά για περίοδο οκτώ ετών μετά την έναρξη ισχύος της. Η παρέκκλιση δεν πρέπει όμως να υπονομεύσει τις μελλοντικές εξελίξεις του υφιστάμενου νομικού πλαισίου και θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το ενδεχόμενο έκδοσης από το Συμβούλιο νομοθετικής πράξης βάσει της πρότασης της Επιτροπής για την τροποποίηση της οδηγίας σχετικά με τη φορολογία της ενέργειας. Υπό τις περιστάσεις αυτές κρίνεται σκόπιμο να χορηγηθεί η αιτούμενη άδεια για τη μέγιστη περίοδο των έξι χρόνων που επιτρέπεται από την οδηγία, με την επιφύλαξη όμως της έναρξης της εφαρμογής γενικών διατάξεων επί του θέματος πριν από την εν λόγω προβλεπόμενη λήξη της περιόδου. Αυτή η περίοδος θα παράσχει ασφάλεια δικαίου στους φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων και των λιμανιών προκειμένου να προγραμματίσουν τις επενδύσεις τους σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά ή σε εξοπλισμό επί του σκάφους.

Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις

Με βάση τη σχετική συναλλαγματική ισοτιμία της 1ης Οκτωβρίου 2014, όπως δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([15]), ο μειωμένος φορολογικός

([15]) Βλ. υποσημείωση 1 ανωτέρω.

συντελεστής των 4 DKK ανά MWh που προβλέπουν οι δανικές αρχές υπερβαίνει το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας της ηλεκτρικής ενέργειας για επιχειρηματική χρήση σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγία 2003/96/ΕΚ. Συνεπώς, το μέτρο φαίνεται να εμπίπτει στο άρθρο 44 του κανονισμού 651/2014/ΕΕ της Επιτροπής, το οποίο καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους οι ενισχύσεις με τη μορφή μειώσεων περιβαλλοντικών φόρων δυνάμει της οδηγίας 2003/96/ΕΚ μπορεί να απαλλαγούν από την υποχρέωση κοινοποίησης. Δεν μπορεί, ωστόσο, να εξακριβωθεί στο παρόν στάδιο κατά πόσο πληρούνται όλοι οι όροι που καθορίζονται στον παρόντα 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, ιδίως, στην περίπτωση των απαλλασσόμενων ενισχύσεων, όπως προβλέπεται στον κανονισμό 651/2014/ΕΕ της Επιτροπής.

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

Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η πρόταση βασίζεται σε αίτημα που υπέβαλε η Δανία και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

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

Αρχή της επικουρικότητας

.

Ο τομέας της έμμεσης φορολογίας που καλύπτεται από το άρθρο 113 της ΣΛΕΕ δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 3 της ΣΛΕΕ. Εντούτοις, δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, μόνο στο Συμβούλιο έχει απονεμηθεί αποκλειστική αρμοδιότητα, σύμφωνα με το παράγωγο δίκαιο, να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης. Τα κράτη μέλη δεν δύνανται συνεπώς να υποκαταστήσουν το Κατά συνέπεια, η αρχή της επικουρικότητας δεν εφαρμόζεται στην παρούσα εκτελεστική απόφαση. Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι η πράξη αυτή δεν αποτελεί σχέδιο νομοθετικής πράξης, δεν πρέπει να διαβιβάζεται στα εθνικά κοινοβούλια σύμφωνα με το πρωτόκολλο αριθ. 2 που προσαρτάται στις συνθήκες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την αρχή της επικουρικότητας.

Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας. Η μείωση της φορολογίας δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου (βλ. σκέψεις που αναπτύσσονται ανωτέρω για τα θέματα εσωτερικής αγοράς και θεμιτού ανταγωνισμού).

Επιλογή νομικών μέσων

Προτεινόμενο(α) μέσο(α): Εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου.

Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ 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.

2015/0106 (NLE)

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που επιτρέπει στη Δανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά ελλιμενισμένων πλοίων 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 ενέργειας ([1]), και ιδίως το άρθρο 19 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με επιστολή της 2ας Ιουλίου 2014, η Δανία ζήτησε την άδεια να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία («ηλεκτροδότηση από την ξηρά») σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η Δανία υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες στις 13 Νοεμβρίου 2014 και στις 23 Φεβρουαρίου 2015.

(2) Με τη μείωση της φορολογίας που προτίθεται να εφαρμόσει, η Δανία επιδιώκει να προωθήσει τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Η χρήση της ηλεκτροδότησης αυτής κρίνεται ότι αποτελεί λιγότερο επιζήμιο τρόπο για το περιβάλλον για την ικανοποίηση των αναγκών ηλεκτρικής ενέργειας από σκάφη ελλιμενισμένα σε λιμένες, 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 σκάφη, αυτό συμβάλλει στη βελτίωση του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα στις πόλεις-λιμένες. Σύμφωνα με τους ειδικούς όρους της δομής ηλεκτροπαραγωγής στη συγκεκριμένη περιφέρεια, δηλαδή στη σκανδιναβική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας συμπεριλαμβανομένης της Σουηδίας, της Δανίας, της Φινλανδίας και της Νορβηγίας, με τη χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας από το χερσαίο δίκτυο αντί της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από την καύση καυσίμων πλοίων επί του σκάφους αναμένεται να αποφευχθούν περαιτέρω εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Συνεπώς, αναμένεται ότι το μέτρο θα συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων πολιτικής της Ένωσης για το περιβάλλον, την υγεία και το κλίμα.

(4) Η Δανία ζήτησε ρητά να μην εφαρμόζεται η φορολογική μείωση στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ελλιμενισμένα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής.

(5) Η χορήγηση άδειας στη Δανία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά παραμένει εντός των ορίων του αναγκαίου για την

([1]) ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

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 η τεχνολογία δεν είναι επί του παρόντος διαθέσιμη στη Δανία, 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.

(6) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, κάθε άδεια που χορηγείται σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη πρέπει να υπόκειται σε αυστηρούς χρονικούς περιορισμούς. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η διάρκεια ισχύος της άδειας είναι αρκετά μεγάλη ώστε να μην αποθαρρύνονται οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, είναι σκόπιμο να χορηγηθεί η αιτούμενη άδεια για περίοδο έξι ετών, με την επιφύλαξη όμως της έναρξης της εφαρμογής γενικών διατάξεων για το θέμα που μπορεί να εγκρίνονται βάσει του άρθρου 113 της ΣΛΕΕ, πριν από την προβλεπόμενη λήξη της περιόδου έγκρισης .

(7) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Δανία εξουσιοδοτείται 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/ΕΚ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την 20ή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παύει να ισχύει μετά την παρέλευση εξαετίας.

Ωστόσο, εάν το Συμβούλιο, αποφασίζοντας βάσει του άρθρου 113 της Συνθήκης, 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 Δανίας.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος