EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2015 05 13
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Danijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio už uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamą elektrą tarifą

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

Sąjungos energinių produktų ir elektros apmokestinimas reglamentuojamas Tarybos direktyva 2003/96/EB (toliau – Energijos mokesčių direktyva arba direktyva).

Pagal direktyvos 19 straipsnio 1 dalį ir kitas nuostatas, visų pirma išdėstytas jos 5, 15 ir 17 straipsniuose, Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu, gali vieningai leisti bet kuriai valstybei narei toliau atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti remiantis konkrečios politikos sumetimais.

Šiuo pasiūlymu siekiama leisti Danijai taikyti lengvatinį mokesčio už uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamą elektrą (toliau – iš kranto tiekiama elektra) tarifą. Šios lengvatos tikslas – ekonominė paskata naudoti iš kranto tiekiamą elektrą, siekiant mažinti oro taršą uostamiesčiuose ir pagerinti vietos oro kokybę gyventojų sveikatos labui.

Šia priemone Danija taip pat sieks sumažinti jūrų transporto poveikį aplinkai.

Prašymas ir jo bendrosios aplinkybės

2014 m. liepos 2 d. laišku Danijos valdžios institucijos informavo Komisiją apie savo ketinimą įvesti mokesčio už uoste prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus, tiesiogiai tiekiamą elektrą, lengvatą. Komisijai paprašius, 2014 m. lapkričio 13 d. ir 2015 m. vasario 23 d. Danija pateikė papildomos informacijos. Prašoma priemone Danija nori paskatinti naudoti iš kranto tiekiamą elektrą, kurios gamyba laikoma mažiau taršia nei elektros gamyba uoste prisišvartavusiuose laivuose.

Danijos valdžios institucijos siekia iš kranto tiekiamai elektrai taikyti lengvatinį elektros mokesčio tarifą, kuris bus 4 DKK (apytiksliai 0,54 EUR)[1] už MWh. Šis mokesčio tarifas bus didesnis už Direktyvoje 2003/96/EB nustatytą minimalų mokesčio už verslui naudojamą elektrą tarifą. Šiuo metu iš kranto tiekiamai elektrai taikomas nacionalinis mokesčio tarifas yra 878 DKK[2] (apytiksliai 117,95 EUR) už MWh, kuris atitinka nacionalinį mokesčio už ne verslui naudojamą elektrą tarifą.

Kita vertus, Energijos mokesčių direktyvos 14 straipsnio 1 dalies c punktu valstybės narės įpareigojamos neapmokestinti energinių produktų, naudojamų kaip laivų, išskyrus privačius pramoginius laivus, degalai navigacijos ES vandenyse tikslais. Ši išimtis taip pat taikoma energiniams produktams, naudojamiems elektrai gaminti uostuose prisišvartavusiuose laivuose. Pagal tos pačios direktyvos 15 straipsnio 1 dalies f punktą, kuris taip pat taikomas elektros gamybai laivuose, valstybės narės taip pat gali neapmokestinti energinių produktų, naudojamų kaip laivų, išskyrus privačius pramoginius laivus, degalai navigacijos vidaus vandenyse tikslais. Tačiau pastaroji nuostata Danijos prašymui neaktuali, nes šiuo metu ji neturi vidaus vandenų kelių.

Taigi daugeliu atveju Energijos mokesčių direktyva grindžiama mokesčių sistema neturi įtakos elektros gamybos uoste prisišvartavusiuose laivuose sąnaudoms, net jeigu tokia gamyba gali turėti neigiamo poveikio sveikatai ir aplinkai, nes dėl jos blogėja oro kokybė ir didėja triukšmo lygis uostuose.

Danija ketina taikyti lengvatinį elektros mokesčio tarifą visai ne mažesnės kaip 380 voltų įtampos elektrai, iš kranto tiekiamai komercinės laivybos laivams, kurių bendroji talpa ne

---

[1] Visi skaičiavimai pagrįsti 2014 m. spalio 1 d. valiutos kursu, t. y. 7,4437 DKK už 1 EUR. Žr. OL C 344, 2014 10 2.

[2] Elektros apmokestinimo lygis atitinka taikytą 2015 m. sausio mėn. (žr. http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

mažesnė kaip 400 tonų. Danijos valdžios institucijos teigia, kad net pritaikius šiuos priemonės taikymo srities apribojimus į mokesčio lengvatos taikymo sritį patektų absoliuti tarptautinei laivybai naudojamų laivų dauguma ir nacionalinei laivybai naudojami didesni laivai. Pripažinta, kad būtent šių uostuose prisišvartavusių laivų papildomi varikliai išmeta didžiausią dalį teršalų.

Danijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad, jų įvertinimu, dėl mokesčio lengvatos metinės mokesčių išlaidos sudarys apytiksliai 15 mln. DKK (2 mln. EUR). Ši prielaida grindžiama apskaičiuotu elektros kiekiu, kurį 2008 m. Danijos uostuose suvartotojo kruiziniai ir krovininiai laivai, t. y. apytiksliai 33 000 MWh (17 000 MWh suvartojo kruiziniai laivai). Skaičiuojant daryta prielaida, kad šis suvartojamas kiekis iki šiol nepakito ir kad ateityje iš kranto tiekiamą elektrą naudos ne visi laivai. Danijos valdžios institucijos nurodo, kad minėtas skaičius turėtų būti vertinamas atsargiai, nes ši sistema Danijoje nauja ir jos negalima palyginti su panašiomis sistemomis. Šiuo metu Danijos uostuose nėra elektros tiekimo iš kranto infrastruktūros. Be to, laivai galės pasirinkti, ar pirkti elektrą iš kranto.

Danijos valdžios institucijos pripažįsta, kad priemonė yra valstybės pagalba, palanki komercinei laivybai naudojamų laivų savininkams, ir jai gali būti taikoma bendroji išimtis pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014[3] 44 straipsnį.

Danija paprašė leidimo šešerių metų laikotarpiui, t. y. ilgiausiam direktyvos 19 straipsnio 2 dalyje nurodytam laikotarpiui.

Danijos manymu, ši priemonė yra suderinama su Komisijos rekomendacija 2006/339/EB dėl skatinimo Bendrijos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektros energiją iš kranto[4] ir Komisijos komunikatu „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“[5]. Šiuo klausimu pažymėtina, kad nuo 2011 m. birželio mėn. valstybės narės turės besąlygiškai laikytis atitinkamiems teršalams, kaip antai kietosioms dalelėms, nustatytų oro kokybės standartų[6]. Vykdydamos šį įpareigojimą jos turi rasti būdų, kaip išspręsti tokias joms aktualias problemas, kaip, pvz., uostuose prisišvartavusių laivų išmetami teršalai, todėl uostuose, kuriuose kyla šių problemų, kaip bendros oro kokybės strategijos elementas, bus įvedamos paskatos vartoti iš kranto tiekiamą elektrą.

Mokesčio sumažinimu Danija nori paskatinti laivų operatorius naudoti iš kranto tiekiamą elektrą, siekdama sumažinti oro taršą ir triukšmą iš prisišvartavusių laivų ir jų išmetamą CO_2 kiekį. Taikant lengvatinį mokesčio tarifą padidėtų iš kranto tiekiamos elektros konkurencingumas, palyginti su laive deginamu bunkeriniu kuru, kuris visiškai neapmokestintas.

Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos

2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros mokesčių struktūrą, visų pirma jos 14 straipsnio 1 dalies c punktas.

---

[3] 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. 1–78).

[4] 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).

[5] 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.

[6] Žr. 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008 6 11).

Priemonės vertinimas pagal Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnį

Konkretūs politiniai interesai

Direktyvos 19 straipsnio 1 dalies pirmojoje 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“.*

Mokesčio lengvata Danijos valdžios institucijos siekia skatinti naudoti aplinkai mažiau kenksmingą būdą aprūpinti elektra uostuose prisišvartavusius laivus ir tuo pačiu pagerinti vietos oro kokybę. Kaip pažymėjo Danija, Komisija iš tiesų jau rekomendavo iš kranto tiekiamos elektros naudojimą kaip alternatyvą elektros gamybai prisišvartavusiuose laivuose ir taip pripažino šio pasirinkimo naudą aplinkai[7]. Šiuo metu prisišvartavusiems laivams tiekiama elektra būtų apmokestinama 878 DKK (apytiksliai 117,95 EUR) už MWh. Taigi, prašoma lengvata būtų papildoma paskata naudotis šia galimybe, atitinkančia 874 DKK (apytiksliai 117,41 EUR) už MWh kainą, ir taip prisidėti prie nustatyto politinio tikslo įgyvendinimo.

Dėl siekiamo politinio tikslo pobūdžio Komisija pažymi, kad elektros tiekimo iš kranto skatinimas faktiškai yra bendros politikos tikslas, kurio turėtų siekti visa Sąjunga. Tai aiškiai pabrėžiama Komisijos komunikate dėl integruotos jūrų politikos[8] ir prie jo pridedamame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente[9]. Savo pasiūlyme dėl Energijos mokesčių direktyvos persvarstymo[10] Komisija pasiūlė elektros mokesčio uoste prisišvartavusiems laivams iš kranto tiekiamai elektrai netaikyti aštuonerius metus.

Tačiau Taryba šio Komisijos pasiūlymo nepriėmė ir 2015 m. Komisija jį atšaukė[11]. Šiuo metu vienintelė galimybė įvesti palankų mokesčių režimą iš kranto tiekiamos elektros naudojimui yra numatyta 19 straipsnyje. Jo tikslas – atsižvelgti į pačioje direktyvoje neaptartas specifines aplinkybes atskirose valstybėse narėse. Todėl 19 straipsnio nuostatomis grindžiama leidžianti nukrypti nuostata, kuria siekiama politinio tikslo skatinti elektros tiekimą iš kranto, gali būti suteikta tik kaip pereinamojo laikotarpio priemonė, kol Taryba imsis priemonių dėl šio tikslo atlikdama Direktyvos 2003/96/EB peržiūrą.

Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais

Prašoma priemonė daugiausiai susijusi su ES aplinkos politika. Priemone bus faktiškai prisidėta prie tikslo gerinti vietos oro kokybę tiek, kiek dėl jos sumažės bunkerinio kuro deginimas uostuose prisišvartavusiuose laivuose. Be to, priemonė gali padėti sumažinti išmetamą CO_2 kiekį tiek, kiek 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. Šiomis aplinkybėmis galima pažymėti, kad atitinkamo rinkos segmento vidutinis elektros šaltinių keliamos taršos anglies dioksidu intensyvumas yra daug mažesnis nei ES vidurkis. Nors papildomai tiekiamos elektros sąlygojamos taršos anglies dioksidu intensyvumas paprastai yra didesnis nei įprastų elektros

---

7 Žr. 4 išnašą.

8 2007 m. spalio 10 d. COM(2007) 575 galutinis.

9 2007 m. spalio 10 d. SEC(2007) 1283 galutinis.

10 2011 m. balandžio 13 d. COM(2011) 169 galutinis.

11 OL C 80, 2015 3 7, p. 17–23.

šaltinių ir labai padidėja tuo paros metu, kuriuo atsiranda papildomas poreikis, CO_2 kiekio sumažėjimas dėl šios priemonės taikymo turėtų būti palyginti žymus[12].

Priemonė atitinka Direktyvą 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo[13], kurioje sprendžiamas klausimas dėl iš kranto tiekiamos elektros infrastruktūros sukūrimo uostuose, kai yra tokios infrastruktūros poreikis ir kai išlaidos proporcingos naudai, įskaitant naudą aplinkai.

Čia reikia prisiminti, kad viena svarbi priežastis, dėl kurios iš kranto tiekiamos elektros konkurencinė padėtis nepalanki, yra tai, kad alternatyva, t. y. jūrų uostuose prisišvartavusiuose laivuose gaminama elektra, šiuo metu yra visiškai neapmokestinama: neapmokestinamas ne tik elektrai gaminti deginamas bunkerinis kuras (tai atitinka Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies a punktą), bet ir pati laivuose gaminama elektra (žr. Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies c punktą). Nors pastarasis atleidimas nuo mokesčio galėtų būti laikomas sunkiai suderinamu su Sąjungos aplinkos apsaugos tikslais, tačiau jis grindžiamas praktiniais interesais. Siekiant apmokestinti laivuose gaminamą elektrą, laivo savininkas, kuris dažnai yra įsikūręs trečiojoje šalyje, arba operatorius turėtų deklaruoti, kiek elektros suvartota. Be to, deklaruojant elektros kiekį reikėtų apskaičiuoti, kiek jos suvartota valstybės narės, kurioje mokėtinas mokestis, teritoriniuose vandenyse. Reikalavimas tokias deklaracijas pateikti kiekvienoje valstybėje narėje, kurios teritoriniuose vandenyse plaukiojama, užkrautų didžiulę administracinę naštą laivų savininkams. Šiomis aplinkybėmis sprendimas rinktis mažiau taršią alternatyvą – elektros tiekimą iš kranto, leidžiant Danijai taikyti lengvatinį mokesčio tarifą, gali būti laikomas pagrįstu.

Vidaus rinka ir sąžininga konkurencija

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

Dėl laivų operatorių konkurencijos, visų pirma reikia paminėti, kad šiuo metu labai nedaug laivų iš kranto tiekiamą elektrą naudoja komerciniais tikslais. Todėl didelis konkurencijos iškreipimas gali atsirasti tik tarp tų laivų, kurie pasinaudos prašoma priemone ir pasirinks iš kranto tiekiamą elektrą, ir tų, kurie toliau naudos savo gaminamą elektrą. Nors sąnaudų prognozės tikslumas labai priklauso nuo naftos kainų pokyčių ir todėl jas apskaičiuoti labai sudėtinga, naujausi turimi vertinimai rodo, kad iš esmės daugeliu atvejų net visiškai panaikinus mokestį elektros tiekimo iš kranto sąnaudos nebūtų mažesnės už elektros gamybos laivuose sąnaudas[14], todėl bet kokiu atveju iš kranto tiekiamą elektrą naudojantys laivų operatoriai neturėtų didelio konkurencinio pranašumo, palyginti su tais, kurie naudoja laivuose gaminamą elektrą. Šiuo atveju didelis minėto pobūdžio iškreipimas dar mažiau

---

12 2012 m. bendra atsinaujinančiųjų energijos šaltinių dalis sudarė 69,8 % *NordPool* elektros šaltinių (žr. http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf). Tačiau branduolinė energija ir hidroenergija, kurios paprastai sudaro didžiąją dalį atsinaujinančiųjų *NordPool* energijos išteklių, daugiausia naudojamos tenkinant pagrindinį elektros poreikį, o esant maksimaliam poreikiui tiekiama elektra, kurios gamybai būdingas didesnis taršos anglies dioksidu intensyvumas. Taip pat pažymėtina, kad 2012 m. apie 42 % Danijos elektros pagaminta įprastose šiluminėse elektrinėse, bet ir iš vėjo energijos pagaminta elektra sudaro vis didesnę dalį.

13 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. 1–20).

14 Žr. 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. Analizuojama trijų uostų sąnaudų struktūra: Geteborgo (Švedija) ir Džuno bei Long Byčo (JAV).

tikėtinas, nes Danija nepažeis Direktyvoje 2003/96/EB nustatyto mokesčio už verslui naudojamą elektrą minimalaus tarifo. Be to, Danija ketina taikyti mokesčio lengvatą tik tiems laivams, kurių bendroji talpa ne mažesnė kaip 400 tonų, ir tik iš kranto tiekiamai ne mažesnės kaip 380 voltų įtampos elektrai. Taigi priemonė bus skirta laivams, kuriuose gaminama daug elektros, ir bus ribojamas bendras naudos gavėjų skaičius. Nustatytos ribinės vertės yra palyginti žemos. Kita vertus, galima daryti pagrįstą prielaidą, kad dėl ribinių verčių į mokesčio lengvatos taikymo sritį greičiausiai nepatektų nacionaliniai laivai, o ne kitų ES šalių laivai, todėl bet kuriuo atveju dėl minėtų verčių nacionaliniams ekonominės veiklos vykdytojams nebus taikoma palankesnė apmokestinimo tvarka nei jų konkurentams iš kitų ES valstybių narių.

Dėl uostų konkurencijos Danijos valdžios institucijos pareiškė, kad net jeigu dėl galimybės naudoti iš kranto tiekiamą elektrą, kuriai taikomas lengvatinio tarifo mokestis, pasikeistų laivų maršrutai, bet koks galimas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai būtų nedidelis. Kadangi, kaip minėta, elektros tiekimas iš kranto, nežiūrint mokesčio lengvatos, bent artimiausiu metu neturėtų tapti ekonomiškesnis už elektros gamybą laivuose, vargu, ar dėl šios mokesčio už elektrą, tiekiamą iš kranto, lengvatos būtų smarkiai iškreipta uostų konkurencija, nes laivai dėl jos keistų maršrutus.

Laikotarpis, kuriuo siūloma leisti taikyti lengvatinį mokesčio tarifą, panašus į Komisijos siūlomą iš kranto tiekiamos elektros mokesčio lengvatos taikymo aštuonerių metų laikotarpį. Vargu, ar dviejose ankstesnėse pastraipose pateiktos analizės išvados pasikeistų iki priemonės galiojimo pabaigos.

Priemonės taikymo laikotarpis ir ES energijos mokesčių sistemos raida

Iš esmės, nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo laikotarpis turėtų būti pakankamai ilgas, kad neatgrasytų uostų operatorių nuo reikiamų investicijų. Pažymėtina, kad aptariamos mokestinės priemonės apimtis ribota, palyginti su Komisijos pasiūlyme dėl Energijos mokesčių direktyvos peržiūros numatyta priemonės taikymo apimtimi, nes pasiūlyme numatomas privalomas iš kranto tiekiamos elektros mokesčio lengvatos taikymas aštuonerių metų laikotarpiu po jos įsigaliojimo. Vis dėlto nukrypti leidžianti nuostata neturėtų pakenkti būsimai esamos teisinės sistemos raidai ir turėtų būti atsižvelgiama į tai, kad Taryba gali priimti teisės aktą, grindžiamą Komisijos pasiūlymu iš dalies pakeisti Energijos mokesčių direktyvą. Šiomis aplinkybėmis prašomą leidimą reikėtų suteikti ne ilgiau kaip šešeriems metams, kaip leidžiama direktyvoje, jeigu iki numatytos jo galiojimo pabaigos nebus pradėtos taikyti šią sritį reglamentuojančios bendrosios nuostatos. Šis laikotarpis suteiks teisinio tikrumo laivų ir uostų operatoriams, kurie turi planuoti savo investicijas į elektros tiekimo iš kranto infrastruktūrą ar įrenginius laivuose.

Valstybės pagalbos taisyklės

Remiantis *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbtu atitinkamu 2014 m. spalio 1 d. valiutos kursu[15], Danijos valdžios institucijų numatytas 4 DKK/MWh lengvatinis mokesčio tarifas yra didesnis už Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnyje nustatytą minimalų verslui naudojamos elektros apmokestinimo ES lygį. Taigi atrodytų, kad priemonei gali būti taikomas Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014 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 valstybės narės neatleidžiamos nuo įpareigojimo užtikrinti atitiktį valstybės

[15] Žr. 1 išnašą.

pagalbos taisyklėms ir visų pirma pagalbos, kuriai taikoma išimtis, atveju – Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014 nuostatoms.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Šis pasiūlymas pagrįstas Danijos 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.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

Subsidiarumo principas

.

Pati netiesioginio apmokestinimo sritis, kuriai taikomas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsnis, nepriklauso išimtinei 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 remiantis minėta nuostata leisti valstybei narei toliau atleisti 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 Protokolą Nr. 2 nereikia persiųsti nacionaliniams parlamentams peržiūrėti, ar jis dera su subsidiarumo principu.

Proporcingumo principas

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Mokesčio lengvata neviršijama to, kas būtina minėtam tikslui pasiekti (žr. pirmiau nurodytus su vidaus rinka ir sąžininga konkurencija susijusius aiškinimus).

Pasirinkta priemonė

Siūloma (-os) priemonė (-ės): Tarybos įgyvendinimo sprendimas.

Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnyje numatyta tik šio tipo priemonė.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

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

2015/0106 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Danijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio už uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamą elektrą tarifą

EUROPOS SĄJUNGOS 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 struktūrą[1], ypač į jos 19 straipsnį,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

(1) 2014 m. liepos 2 d. raštu Danija siekė gauti leidimą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektrai (toliau – iš kranto tiekiama elektra) remiantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 1 dalimi taikyti lengvatinį elektros mokesčio tarifą. Komisijai paprašius, 2014 m. lapkričio 13 d. ir 2015 m. vasario 23 d. Danija pateikė papildomos informacijos;

(2) mokesčių lengvata ji siekia skatinti plačiau vartoti iš kranto tiekiamą elektrą. Tokios elektros naudojimas laikomas aplinkai mažiau kenksmingu būdu aprūpinti elektra uostuose prisišvartavusius laivus, nei bunkerinio kuro deginimas laivuose;

(3) naudojant iš kranto tiekiamą elektrą į orą nepatenka teršalai, išmetami deginant bunkerinį kurą prisišvartavusiuose laivuose, dėl to gerėja oro kokybė uostamiesčiuose. Be to, tikimasi, kad dėl specifinių elektros gamybos struktūros aplinkybių, būdingų atitinkama regionui, t. y. Šiaurės šalių, įskaitant Daniją, Suomiją, Švediją ir Norvegiją, elektros rinkai, ir dėl to, kad vietoj elektros, gaminamos deginant bunkerinį kurą laivuose, bus vartojama sausumos elektros tinklais tiekiama elektra, bus sumažintas išmetamas CO_2 kiekis. Todėl manoma, kad priemone bus prisidėta prie Sąjungos aplinkos, sveikatos ir kovos su klimato kaita politikos uždavinių įgyvendinimo;

(4) Danija savo prašyme aiškiai nurodė, kad mokesčių lengvata nebus taikoma elektrą tiesiogiai tiekiant uoste prisišvartavusiems privatiems pramoginiams laivams;

(5) leidžiant Danijai taikyti lengvatinį iš kranto tiekiamos elektros mokesčio tarifą neviršijama to, kas būtina iš kranto tiekiamos elektros vartojimui padidinti, kadangi daugeliu atvejų elektros gamyba laivuose išliks kaip konkurencingesnė alternatyva. Dėl tos pačios priežasties ir dėl to, kad šiuo metu ši technologija Danijoje netaikoma, vargu, ar šios priemonės taikymo metu bus labai iškreipta konkurencija, tad priemonė neturės neigiamo poveikio tinkamam vidaus rinkos veikimui;

(6) remiantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 2 dalimi, kiekvieno pagal tą nuostatą suteikiamo leidimo galiojimo laikotarpis turi būti tiksliai apribotas. Siekiant užtikrinti, kad leidimo galiojimo laikotarpis būtų pakankamai ilgas, kad uosto operatorių

[1] OL L 283, 2003 10 31, p. 51.

neatgrasytų nuo reikiamų investicijų, prašomą leidimą reikėtų suteikti šešeriems metams, jeigu iki numatytos jo galiojimo pabaigos nebus pradėtos taikyti pagal SESV 113 straipsnį priimtos šią sritį reglamentuojančios bendrosios nuostatos;

(7) šis sprendimas neturi poveikio Sąjungos taisyklių, susijusių su valstybės pagalba, taikymui,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Danijai suteikiamas leidimas taikyti lengvatinį elektros mokesčio už uoste prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus, tiesiogiai tiekiamą elektrą, tarifą, jeigu, remiantis Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsniu, laikomasi minimalaus mokesčio tarifo..

2 straipsnis

Šis sprendimas taikomas nuo dvidešimtos dienos po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis nustoja galioti po šešerių metų nuo tos datos.

Tačiau jeigu Taryba, remdamasi Sutarties 113 straipsniu, nustato bendras mokesčių lengvatų iš kranto tiekiamai elektrai taikymo taisykles, šis sprendimas nustoja galioti tą dieną, kai pradedamos taikyti minėtos bendros taisyklės.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Danijos Karalystei.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas