EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 13.5.2015.
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES ĪSTENOŠANAS LĒMUMS,

ar ko Dānijai saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu atļauj piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta ostā noenkurotiem kuģiem

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai Savienībā reglamentē Padomes Direktīva 2003/96/EK (turpmāk "Enerģijas nodokļu direktīva" jeb "direktīva").

Saskaņā ar minētās direktīvas 19. panta 1. punktu un papildus 5., 15. un 17. pantā izklāstītajiem noteikumiem Padome pēc Komisijas priekšlikuma ar vienprātīgu lēmumu var atļaut jebkurai dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus no nodokļa vai nodokļa samazinājumus īpašu politikas apsvērumu dēļ.

Šā priekšlikuma mērķis ir atļaut Dānijai piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta ostā noenkurotiem kuģiem (turpmāk "krasta elektroenerģija"). Šis atbrīvojums ir paredzēts, lai veicinātu ekonomisko ieinteresētību krasta elektroenerģijas izmantošanā; tas samazinātu gaisa piesārņojumu ostas pilsētās un uzlabotu apkārtnes gaisa kvalitāti, labvēlīgi ietekmējot iedzīvotāju veselību.

Mērķis pasākumam, ko piemēros Dānijai, ir arī samazināt jūras transporta ietekmi uz vidi.

Pieprasījums un tā vispārīgais konteksts

Dānijas iestādes 2014. gada 2. jūlija vēstulē informēja Komisiju par nodomu piemērot nodokļa samazinājumu elektroenerģijai, ko tieši sniedz ostā noenkurotiem kuģiem, izņemot privātus izpriecu kuģus. Pēc Komisijas lūguma Dānija 2014. gada 13. novembrī un 2015. gada 23. februārī sniedza papildu informāciju. Pieprasot šo pasākumu, Dānija vēlas radīt stimulu krasta elektroenerģijas izmantošanai, kas tiek uzskatīta par mazāku piesārņojumu radošu alternatīvu, salīdzinot ar elektroenerģijas ražošanu uz ostā noenkurotiem kuģiem.

Dānijas iestāžu nodoms ir piemērot krasta elektroenerģijai samazinātu elektroenerģijas nodokļa likmi DKK 4 (apmēram EUR 0,54)/MWh ([1]). Šī nodokļa likme pārsniegs Direktīvā 2003/96/EK tādai elektroenerģijai noteikto minimālo nodokļa likmi, ko izmanto uzņēmuma vajadzībām. Valsts nodokļa likme, ko patlaban piemēro krasta elektroenerģijai, ir DKK 878 ([2]) (apmēram EUR 117,95)/MWh, kas ir tādas elektroenerģijas valsts nodokļa likme, ko izmanto ārpusuzņēmuma vajadzībām.

No otras puses, Enerģijas nodokļu direktīvas 14. panta 1. punkta c) apakšpunktā dalībvalstīm noteikts pienākums atbrīvot no aplikšanas ar nodokli energoproduktus, kurus izmanto par degvielu kuģošanai ES ūdeņos, izņemot privātus izpriecu kuģus. Minētais atbrīvojums attiecas arī uz energoproduktiem, kurus izmanto elektroenerģijas ražošanai uz ostā noenkurotiem kuģiem. Dalībvalstis nodokli var ar arī nepiemērot energoproduktiem, ko izmanto par degvielu kuģošanai pa iekšējiem ūdensceļiem, izņemot privātus izpriecu kuģus, saskaņā ar minētās direktīvas 15. panta 1. punkta f) apakšpunktu, kurš attiecas arī uz elektroenerģijas ražošanu uz kuģa. Tomēr pēdējā minētā norma neattiecas uz Dānijas pieprasījumu, jo patlaban tai nav iekšēju ūdensceļu.

Tādējādi lielākajā daļā gadījumu uz Enerģijas nodokļu direktīvu balstītā nodokļu sistēma neietekmē elektroenerģijas ražošanas izmaksas uz ostā noenkurotiem kuģiem, pat ja šāda ražošana varētu nelabvēlīgi ietekmēt veselību un vidi, pasliktinot gaisa kvalitāti un palielinot trokšņa līmeni ostās.

([1]) Visi aprēķini ir balstīti uz 2014. gada 1. oktobra maiņas kursu, proti, DKK 7,4437 par EUR 1. Skat. OV C 344, 2.10.2014.

([2]) Elektroenerģijas nodokļa līmenis ir tas līmenis, kuru piemēroja 2015. gada janvārī (skat. http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

Dānija plāno piemērot samazināto elektroenerģijas nodokļa likmi visai krasta elektroenerģijai, kuras spriegums ir vismaz 380 volti un kura piegādāta komercnavigācijas kuģiem ar vismaz 400 tonnu bruto tilpību. Dānijas iestādes apgalvo, ka pat ar šiem ierobežojumiem pasākuma piemērošanas jomā nodokļa samazinājums skar absolūto vairākumu starptautiskajos pārvadājumos izmantoto kuģu, kā arī iekšzemes pārvadājumos izmantoto lielāko kuģu. Tiek uzskatīts, ka šie kuģi rada lielāko daļu emisiju no palīgdzinēju darbināšanas uz ostā noenkurotiem kuģiem.

Kā Komisiju informēja Dānijas iestādes, tās prognozē, ka nodokļu samazinājums gadā nozīmēs nodokļu izdevumus aptuveni DKK 15 milj. (EUR 2 milj.). Šis pieņēmums ir balstīts uz lēsto kruīza un kravas kuģu elektroenerģijas patēriņu Dānijas ostās 2008. gadā; tas bija apmēram 33 000 MWh (no kuriem 17 000 tika izmantoti kruīza kuģos). Aprēķinos pieņem, ka pa šo laiku šis patēriņš nav mainījies un ka ne visi kuģi izmantos krasta elektroenerģiju arī turpmāk. Dānijas iestādes norāda, ka šī aplēse būtu jāuztver piesardzīgi, jo tā ir jauna shēma Dānijā un nav pamata salīdzinājumam ar līdzīgām shēmām. Patlaban ostas Dānijā nenodrošina krasta elektroenerģijas iekārtas. Turklāt kuģi varēs brīvi izvēlēties, vai pirkt krasta elektroenerģiju.

Dānijas iestādes atzīst, ka pasākums ir valsts atbalsts par labu to kuģu īpašniekiem, kurus izmanto komerckuģošanai, un to var kvalificēt kā atbalstu ar grupas atbrīvojumu saskaņā ar Komisijas Regulas 651/2014/ES ([3]) 44. pantu.

Dānija ir lūgusi piešķirt tai atļauju uz sešu gadu periodu, kas ir direktīvas 19. panta 2. punktā minētais maksimālais periods.

Dānija uzskata, ka šis pasākums atbilst Komisijas Ieteikumam 2006/339/EK par krasta elektroenerģijas pieslēguma izmantošanas veicināšanu kuģiem, kas piestājuši Savienības ostās ([4]), un Komisijas paziņojumam "Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā" ([5]). Šajā sakarā būtu jānorāda, ka no 2011. gada jūnija dalībvalstīm ir beznosacījumu pienākums ievērot gaisa kvalitātes standartus attiecībā uz konkrētiem piesārņotājiem, piemēram, cietajām daļiņām ([6]). Šis pienākums dalībvalstīm nepieciešamības gadījumā paredz rast risinājumu tādām problēmām kā emisijas no kuģiem, kuri noenkuroti ostās, un ir domājams, ka ostās, kurās ir šādas problēmas, tiks veicināta krasta elektroenerģijas izmantošana kā viens posms vispārējās gaisa kvalitātes stratēģijā.

Samazinot nodokli, Dānija vēlas radīt stimulu kuģu operatoriem, lai tie izmantotu krasta elektroenerģiju un šādi tiktu samazinātas emisijas atmosfērā, noenkuroto kuģu radītais troksnis, kā arī CO_2 emisijas. Samazinātas nodokļa likmes piemērošana uzlabotu krasta elektroenerģijas konkurētspēju salīdzinājumā ar flotes degvielas izmantošanu uz kuģa, uz ko attiecas pilnīgs atbrīvojums no nodokļa.

Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā

Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīva 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai, un jo īpaši tās 14. panta 1. punkta c) apakšpunkts.

([3]) Komisijas Regula 651/2014/ES, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1.–78. lpp.).

([4]) Komisijas 2006. gada 8. maija Ieteikums 2006/339/EK par krasta elektroenerģijas pieslēguma izmantošanas veicināšanu kuģiem, kas piestājuši Kopienas ostās (OV L 125, 12.5.2006.).

([5]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai – "Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā" , COM(2009) 8 galīgā redakcija, 2009. gada 21. janvāris.

([6]) Skat. Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 21. maija Direktīvu 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV L 152, 11.6.2008.).

Pasākuma novērtējums saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu

Īpaši politikas apsvērumi

Direktīvas 19. panta 1. punkta pirmā daļa skan šādi:

> *"Papildus iepriekšējos pantos, jo īpaši 5., 15. un 17. pantā noteiktajiem noteikumiem, Padome pēc Komisijas priekšlikuma ar vienprātīgu lēmumu var atļaut jebkurai dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus vai samazinājumus īpašu politikas apsvērumu interesēs."*

Ar šo nodokļa samazinājumu Dānijas iestādes mēģina sasniegt mērķi popularizēt videi nekaitīgāku veidu, kā noenkurotie kuģi var iegūt vajadzīgo elektroenerģiju, lai tādējādi uzlabotu apkārtnes gaisa kvalitāti. Dānija minēja, ka Komisija ir ieteikusi izmantot krasta elektroenerģiju kā alternatīvu uz kuģa ražotai elektroenerģijai un tādējādi atzinusi tās priekšrocības vides jomā ([7]). Patlaban krasta elektroenerģija, kas piegādāta ostā noenkurotiem kuģiem, tiek aplikta ar nodokli DKK 878 (apmēram EUR 117,95)/MWh. Tādējādi pieprasītais samazinājums radītu papildu stimulu izmantot šo tehnoloģiju, kas atbilst DKK 874 jeb apmēram EUR 117,41/MWh, un palīdzētu sasniegt paziņoto politikas mērķi.

Attiecībā uz politikas mērķa veidu Komisija norāda, ka krasta elektroenerģijas izmantošanas veicināšana ir kopējs politikas mērķis, kuru vajadzētu īstenot visā Savienībā. Tas ir skaidri norādīts Komisijas paziņojumā par integrētu jūrniecības politiku ([8]) un tam pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā ([9]). Priekšlikumā par Enerģijas nodokļu direktīvas pārskatīšanu Komisija ierosināja uz astoņiem gadiem atbrīvot no enerģijas nodokļiem krasta elektroenerģiju, ar kuru apgādā kuģus, kuri noenkuroti ostā ([10]).

Tomēr Padome nepieņēma Komisijas priekšlikumu un 2015. gadā Komisija to atsauca ([11]). Patlaban vienīgā iespēja ieviest labvēlīgu nodokļu režīmu attiecībā uz krasta elektroenerģiju ir paredzēta 19. pantā. Tā mērķis ir reaģēt uz direktīvā neminētiem īpašiem apstākļiem atsevišķās dalībvalstīs. Pirms par politikas mērķi veicināt krasta elektroenerģijas izmantošanu ir lēmusi Padome Direktīvas 2003/96/EK pārskatīšanas kontekstā, atkāpi uz 19. panta pamata minētā mērķa sasniegšanai var piemērot tikai kā pārejas pasākumu.

Atbilstība pārējiem ES mērķiem un politikas virzieniem

Pieprasītais pasākums attiecas galvenokārt uz ES vides aizsardzības politiku. Ciktāl ar tā palīdzību būs iespējams samazināt flotes degvielas izmantošanu uz ostās noenkurotiem kuģiem, pasākums dos ieguldījumu apkārtnes gaisa kvalitātes uzlabošanā. Iespējams, ka pasākums izraisīs CO_2 emisiju samazinājumu tādējādi, ka lielākas sistēmu efektivitātes un izmantoto degvielas resursu atšķirību dēļ sauszemes energotīkla energoresursu struktūra ir mazāk oglekļietilpīga nekā elektroenerģija, kas saražota uz kuģa, izmantojot kuģu degvielu. Šajā sakarībā jāatzīmē, ka atbilstošajā tirgus daļā vidējā energoresursu struktūra ir mazāk oglekļietilpīga nekā vidēji ES. Lai gan piegādātās papildu elektroenerģijas oglekļietilpība parasti ir lielāka nekā vidējai energoresursu struktūrai un lielā mērā atkarīga no diennakts laika, kad rodas papildu pieprasījums, pasākuma radītie CO_2 samazinājumi būtu diezgan ievērojami ([12]).

([7]) Skat. iepriekš 4. zemsvītras piezīmi.
([8]) COM(2007) 575 galīgā redakcija, 2007. gada 10. oktobris.
([9]) SEC(2007) 1283 galīgā redakcija, 2007. gada 10. oktobris.
([10]) COM(2011) 169 galīgā redakcija, 2011. gada 13. aprīlis.
([11]) OV C 80, 7.3.2015., 17.–23. lpp.
([12]) Atjaunojamo energoresursu avotu kombinētā daļa *NordPool* elektroenerģijas avotu struktūrā 2012. gadā bija 69,8 % (skat. http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf). Taču gan kodolenerģija, gan hidroelektroenerģija, kas veido lielāko atjaunojamo

Pasākums ir saskaņā ar Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu ([13]), kurā apskatīts jautājums par krasta elektroenerģijas apgādes iekārtu ierīkošanu ostās, ja šādas iekārtas tiek pieprasītas un ja izmaksas atbilst ieguvumiem, tostarp vides jomā.

Šeit jāatceras, ka viens no galvenajiem iemesliem krasta elektroenerģijas nelabvēlīgajai konkurētspējas situācijai ir tāds, ka alternatīva, proti, uz jūras ostās noenkurotiem kuģiem saražotā elektroenerģija, ir pilnībā atbrīvota no nodokļa. No nodokļa ir atbrīvota ne tikai kuģu degviela, kas izmantota elektroenerģijas ražošanai, kā noteikts Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta a) apakšpunktā, bet arī tā elektroenerģija, kas saražota uz kuģa (skat. Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta c) apakšpunktu). Lai gan pēdējo minēto atbrīvojumu grūti savienot ar Savienības mērķiem vides aizsardzības jomā, tam pamatā ir praktiski apsvērumi. Lai apliktu ar nodokļiem uz kuģa saražoto elektroenerģiju, būtu nepieciešama kuģa īpašnieka, kas bieži vien reģistrēts trešā valstī, vai operatora deklarācija par patērētās elektroenerģijas apjomu. Šādā deklarācijā būtu jāiekļauj aplēse par to, kāda daļa elektroenerģijas patērēta tās dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos, kurā maksājams nodoklis. Nepieciešamība iesniegt šādas deklarācijas katrā valstī, uz kuru teritoriālajiem ūdeņiem tas attiecas, kuģu īpašniekiem radītu milzīgu administratīvo slogu. Ņemot vērā šos apstākļus, ir pamatoti neradīt nelabvēlīgu situāciju mazāku piesārņojumu radošajai alternatīvai, proti, krasta elektroenerģijas izmantošanai, un ļaut Dānijai piemērot samazinātu nodokļa likmi.

Iekšējais tirgus un godīga konkurence

No iekšējā tirgus un godīgas konkurences viedokļa pasākums tikai samazina pašreizējo kuģu degvielas nodokļa atbrīvojuma izraisīto nevienlīdzību nodokļu jomā starp diviem konkurējošiem elektroenerģijas avotiem, kas pieejami noenkurotiem kuģiem, proti, starp elektroenerģiju, kas saražota uz kuģa, un krasta elektroenerģiju.

Attiecībā uz konkurenci starp kuģu operatoriem vispirms jāuzsver, ka pašlaik ļoti maz kuģu izmanto krasta elektroenerģiju uz komerciāla pamata. Tāpēc ievērojami konkurences izkropļojumi varētu rasties tikai saistībā ar tiem kuģiem, kas, pārejot uz krasta elektroenerģiju, gūtu labumu no pieprasītā pasākuma, un tiem, kas turpinātu elektroenerģijas ražošanu uz kuģa. Lai gan precīzas izmaksu prognozes lielā mērā atkarīgas no naftas cenu pārmaiņām, un tādēļ prognozēšana ir sarežģīta, jaunākais pieejamais izvērtējums liecina, ka kopumā pat pilnīgs nodokļu atbrīvojums vairākumā gadījumu nesamazinātu krasta elektroenerģijas darbības izmaksas zem tā līmeņa, kas atbilst uz kuģa saražotas elektroenerģijas izmaksām ([14]), un tādējādi salīdzinājumā ar elektroenerģijas ražošanu uz kuģa neradītu būtisku konkurētspējas priekšrocību tiem kuģu operatoriem, kas izmanto krasta elektroenerģiju. Konkrētajā gadījumā būtisks tāda veida kropļojums kā iepriekš aprakstītais vēl jo mazāk ir sagaidāms tādēļ, ka Dānija ievēros Direktīvā 2003/96/EK noteikto minimālo nodokļa likmi elektroenerģijai, ko izmanto uzņēmuma vajadzībām. Turklāt Dānija plāno atļaut šo nodokļa atvieglojumu piemērot tikai kuģiem ar bruto tilpību vismaz 400 tonnas, kā arī krasta elektroenerģijas apgādei ar minimālo spriegumu 380 volti. Tādēļ pasākums būs vērsts uz kuģiem ar būtisku elektroenerģijas ražošanu, vienlaicīgi ierobežojot labuma guvēju skaitu.

---

energoresursu avotu daļu *NordPool* kopumā, tiek izmantota galvenokārt bāzes slodzei, bet maksimumslodze ir vairāk oglekļietilpīga. Būtu arī jānorāda, ka Dānija izmantoja parastās termoelektrostacijas, lai saražotu apmēram 42 % no 2012. gadā saražotās elektroenerģijas, savukārt arvien lielāku energoapgādes daļu nodrošina vēja enerģija.

([13]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīva 2014/94/EK par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1.–20. lpp.).

([14]) Skat. Eiropas Komisijas Vides ģenerāldirektorāta "Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments", 2a uzdevums – Krasta elektroenerģija, 2005. gada augusts, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Ir veikta izmaksu analīze trim ostām: Gēteborgai (Zviedrija), Džūno un Longbīčai (ASV).

Robežvērtības ir noteiktas salīdzinoši zemā līmenī. Ir diezgan ticams, ka kuģi, kam robežvērtību dēļ nebūs piemērojama nodokļa priekšrocība, būs valsts nevis citu ES valstu kuģi, un robežvērtības jebkurā gadījumā neradīs labvēlīgāku nodokļu situāciju valsts tirgus dalībniekiem salīdzinājumā ar konkurentiem no citām ES valstīm.

Attiecībā uz konkurenci starp ostām Dānijas iestādes ir paziņojušas, ka tās uzskata par niecīgu jebkuru iespējamo ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, kas varētu rasties, ja kuģi maina savus maršrutus atkarībā no iespējas izmantot krasta elektroenerģiju ar samazinātu nodokļa likmi. Situācijā, kad, kā minēts iepriekš, nav domājams, ka, neraugoties uz nodokļa samazinājumu, krasta elektroenerģijas izmantošana vismaz īstermiņā kļūs rentablāka par elektroenerģijas ražošanu uz kuģa, nav paredzams, ka šis krasta elektroenerģijas nodokļa samazinājums ievērojami izkropļos konkurenci starp ostām, rosinot kuģus mainīt kursu atkarībā no šādas elektroenerģijas pieejamības.

Laikposms, kurā ierosināts atļaut samazinātas nodokļa likmes piemērošanu, līdzinās laikposmam, kurš ierosināts Komisijas priekšlikumā par astoņu gadu nodokļu atbrīvojumu krasta elektroenerģijai. Ir maz ticams, ka analīze, kas veikta iepriekšējos divos punktos, mainīsies pirms pasākuma piemērošanas termiņa beigām.

Pasākuma piemērošanas laiks un ES enerģijas nodokļu sistēma

Principā jebkuram atbrīvojuma piemērošanas laikposmam ir jābūt pietiekami ilgam, lai neatturētu ostu operatorus no vajadzīgo ieguldījumu veikšanas. Būtu jānorāda, ka attiecīgā nodokļa pasākuma mērogs ir ierobežots salīdzinājumā ar Komisijas priekšlikumu par Enerģijas nodokļu direktīvas pārskatīšanu, kas paredz obligātu atbrīvojumu krasta elektroenerģijai astoņus gadus pēc tā stāšanās spēkā. Tomēr minētā atkāpe nedrīkstētu apdraudēt spēkā esošā tiesiskā regulējuma tālāku attīstību un būtu jāņem vērā, ka Padome, iespējams, pieņems tiesību aktu, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu par grozījumiem Enerģijas nodokļu direktīvā. Šajā situācijā šķiet piemērotāk piešķirt prasīto atļauju uz direktīvā atļauto maksimālo sešu gadu periodu, taču tā zaudē spēku, ja pirms šā perioda beigām sāk piemērot vispārīgus noteikumus šajā jomā. Šāds laika periods nodrošinās juridisko noteiktību kuģu un ostu operatoriem, kuriem ir jāplāno savi ieguldījumi krasta elektroenerģijas objektos vai kuģa aprīkojumā.

Noteikumi par valsts atbalstu

Ņemot vērā *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēto atbilstošo valūtas maiņas kursu 2014. gada 1. oktobrī ([15]), Dānijas iestāžu paredzētā samazinātā nodokļa likme DKK 4/MWh pārsniedz Direktīvas 2003/96/EK 10. pantā noteikto ES minimālo nodokļa likmi elektroenerģijai, ko izmanto uzņēmuma vajadzībām. Tādējādi šķiet, ka šajā gadījumā pasākums atbilst Komisijas Regulas 651/2014/ES 44. panta noteikumiem, kurā paredzēti nosacījumi, kas jāizpilda, lai atbalstu dabas resursu nodokļa samazinājumu veidā saskaņā ar Direktīvu 2003/96/EK varētu atbrīvot no valsts atbalsta paziņošanas prasību izpildes. Tomēr šajā posmā nevar noteikt, vai visi šajā regulā paredzētie nosacījumi ir izpildīti, un Padomes īstenošanas lēmuma priekšlikums neskar dalībvalsts pienākumu nodrošināt atbilstību noteikumiem par valsts atbalstu, jo īpaši Komisijas Regulai 651/2014/ES attiecībā uz atbalsta atbrīvošanu.

([15]) Skat. iepriekš 1. zemsvītras piezīmi.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Šā priekšlikuma pamatā ir Dānijas lūgums, un tas attiecas vienīgi uz šo dalībvalsti.

Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Neatkarīgu ekspertu atzinums nebija vajadzīgs.

Ietekmes novērtējums

Šis priekšlikums attiecas uz atļaujas piešķiršanu atsevišķai dalībvalstij pēc tās lūguma.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

Subsidiaritātes princips

.

Netiešo nodokļu uzlikšana, kas minēta LESD 113. pantā, pati par sevi nav ekskluzīvā Eiropas Savienības kompetencē LESD 3. panta nozīmē. Tomēr saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu vienīgi Padome ir tiesīga ar sekundāru tiesību aktu atļaut dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus vai samazinājumus minētā noteikuma nozīmē. Tāpēc dalībvalstis nevar aizstāt Padomi. Tādējādi šim īstenošanas lēmumam nevar piemērot subsidiaritātes principu. Katrā ziņā šis akts nav leģislatīvā akta projekts, tāpēc tas nebūtu jāiesniedz valstu parlamentiem saskaņā ar Līgumiem pievienoto 2. protokolu, lai izskatītu, vai ievērots subsidiaritātes princips.

Proporcionalitātes princips

Šajā priekšlikumā ir ievērots proporcionalitātes princips. Nodokļa samazinājums nepārsniedz konkrētā mērķa sasniegšanai vajadzīgo (skat. iepriekšminētos apsvērumus par iekšējā tirgus un godīgas konkurences aspektiem).

Juridisko instrumentu izvēle

Ierosinātais juridiskais instruments: Padomes Īstenošanas lēmums.

Direktīvas 2003/96 19. pants paredz tikai šāda veida pasākumu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Pasākums Savienībai nerada finansiālu un administratīvu slogu. Tādējādi priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

2015/0106 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES ĪSTENOŠANAS LĒMUMS,

ar ko Dānijai saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu atļauj piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta ostā noenkurotiem kuģiem

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīvu 2003/96/EK, ar ko pārkārto Kopienas energoproduktu un elektroenerģijas nodokļu sistēmu ([1]), un jo īpaši tās 19. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Dānija 2014. gada 2. jūlija vēstulē lūdza atļauju saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. panta 1. punktu piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta ostā noenkurotiem kuģiem ("krasta elektroenerģija"). Pēc Komisijas pieprasījuma Dānija sniedza papildu informāciju 2014. gada 13. novembrī un 2015. gada 23. februārī.

(2) Ar nodokļa samazinājumu, ko Dānija plāno piemērot, tā vēlas veicināt krasta elektroenerģijas izmantošanu. Salīdzinot ar flotes degvielas izmantošanu, šādas elektroenerģijas izmantošana tiek uzskatīta par videi nekaitīgāku veidu, kā apmierināt ostā noenkurotu kuģu vajadzības pēc elektroenerģijas.

(3) Tā kā krasta elektroenerģijas izmantošana nerada tādas gaisu piesārņojošu vielu emisijas kā flotes degvielas izmantošana uz noenkurotiem kuģiem, tā veicina gaisa kvalitātes uzlabošanos ostas pilsētās. Ņemot vērā elektroenerģijas ražošanas struktūras specifiskos apstākļus attiecīgajā reģionā, t. i., Ziemeļvalstu elektroenerģijas tirgū, kurš ietver Dāniju, Somiju, Zviedriju un Norvēģiju, ir paredzams, ka no sauszemes energotīkla iegūtās elektroenerģijas izmantošana kuģu degvielas vietā samazinās CO_2 emisijas. Tāpēc ir paredzams, ka pasākums veicinās Savienības vides aizsardzības, veselības aizsardzības un klimata politikas mērķu sasniegšanu.

(4) Dānija skaidri ir pieprasījusi, lai nodokļa samazinājums netiktu piemērots elektroenerģijai, ko tieši piegādā privātajiem izpriecu kuģiem, kas noenkuroti ostā.

(5) Atļauja Dānijai piemērot samazinātu elektroenerģijas nodokļa likmi krasta elektroenerģijai nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs, lai veicinātu plašāku krasta elektroenerģijas izmantošanu, jo elektroenerģijas ražošana uz kuģa vairākumā gadījumu joprojām būs konkurētspējīgākā alternatīva. Tā paša iemesla dēļ un arī tādēļ, ka šī tehnoloģija patlaban nav pieejama Dānijā, pasākums tā darbības laikā nevarētu radīt ievērojamus konkurences izkropļojumus, tādējādi tam nebūs negatīvas ietekmes uz iekšējā tirgus pienācīgu darbību.

([1]) OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.

(6) Saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. panta 2. punktu katrai saskaņā ar minēto noteikumu piešķirtajai atļaujai ir jābūt stingri ierobežotai laikā. Lai nodrošinātu, ka atļaujas piešķiršanas periods ir pietiekami ilgs, lai neatturētu ostu operatorus no vajadzīgo ieguldījumu veikšanas, ir lietderīgi prasīto atļauju piešķirt uz sešu gadu periodu, taču tā zaudē spēku, ja pirms šā atļaujas perioda paredzamajām beigām sāk piemērot vispārīgus noteikumus šajā jomā, kas var tikt pieņemti saskaņā ar LESD 113. pantu.

(7) Šis lēmums neskar Savienības noteikumu par valsts atbalstu piemērošanu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Ar šo Dānijai atļauj piemērot samazinātu elektroenerģijas nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta krastā noenkurotiem kuģiem, kuri nav privāti izpriecu kuģi, ar nosacījumu, ka tiek ievērotas Direktīvas 2003/96/EK 10. pantā noteiktās minimālās nodokļa likmes.

2. pants

Šo lēmumu piemēro no divdesmitās dienas pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

Lēmums zaudē spēku pēc sešiem gadiem.

Taču, ja Padome saskaņā ar Līguma 113. pantu paredz vispārīgos noteikumus par nodokļa priekšrocībām krasta elektroenerģijai, šis lēmums zaudē spēku dienā, kad sāk piemērot minētos vispārīgos noteikumus.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Dānijas Karalistei.

Briselē,

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs