EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Návrh

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ RADY,

které Dánsku povoluje uplatňovat v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Zdanění energetických produktů a elektřiny je v Unii upraveno směrnicí Rady 2003/96/ES (dále jen „směrnice o zdanění energie“ nebo „směrnice“).

Podle čl. 19 odst. 1 směrnice může Rada kromě ustanovení uvedených zejména v článku 5, 15 a 17 jednomyslně na návrh Komise povolit kterémukoli členskému státu, aby zavedl další osvobození od daně nebo snížení daně z důvodu některé zvláštní politiky.

Cílem tohoto návrhu je povolit Dánsku uplatňování snížené sazby daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů (dále jen „pobřežní elektřina“). Tato výjimka má poskytnout ekonomickou pobídku k využívání pobřežní elektřiny, aby se snížilo znečištění ovzduší v přístavních městech a zlepšila kvalita místního ovzduší ve prospěch zdraví obyvatel.

Smyslem opatření, které bude Dánsko uplatňovat, je také snížit dopad námořní dopravy na životní prostředí.

Žádost a její obecné souvislosti

Dopisem ze dne 2. července 2014 dánské orgány sdělily Komisi, že zamýšlejí uplatnit snížení daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích, a to s výjimkou soukromých rekreačních plavidel. Na základě žádosti Komise poskytlo Dánsko dne 13 listopadu 2014 a 23. února 2015 dodatečné informace. Požadovaným opatřením hodlá Dánsko poskytnout pobídku k využívání pobřežní elektřiny, jež se považuje za méně znečišťující alternativu k výrobě elektřiny na palubě plavidel v kotvištích přístavů.

Záměrem dánských orgánů je uplatnit sníženou sazbu daně ve výši 4 DKK (asi 0,54 EUR) ([1]) za MWh na daň za pobřežní elektřinu. Tato daňová sazba bude vyšší než minimální sazba daně za elektřinu pro obchodní účely, jak je stanoveno ve směrnici 2003/96/ES. Stávající platná vnitrostátní sazba daně na pobřežní elektřinu je 878 DKK ([2]) (asi 117,95 EUR) za MWh, jenž je vnitrostátní sazbou daně za elektřinu pro nepodnikatelské využití.

Na druhé straně čl. 14 odst. 1 písm. c) směrnice o zdanění energie ukládá členským státům povinnost osvobodit od daně energetické produkty používané jako palivo pro plavbu po vodách EU pro jiná než soukromá rekreační plavidla. Toto osvobození od daně se vztahuje rovněž na energetické produkty používané k výrobě elektřiny na palubě lodí v kotvištích přístavů. Podle čl. 15 odst. 1 písm. f) uvedené směrnice mohou členské státy též osvobodit od daně energetické produkty používané jinými než soukromými rekreačními plavidly pro plavbu po vnitrozemských vodách, což se týká i výroby elektřiny na palubě. Zmíněné ustanovení však na žádost Dánska nemá žádný význam, protože to v současné době žádné vnitrozemské vody nemá.

Z tohoto důvodu ve většině případů nemá daňový systém vycházející ze směrnice o zdanění energie vliv na náklady na výrobu elektřiny na palubě lodě v kotvišti přístavu, ačkoli by tato produkce mohla mít nepříznivý vliv na zdraví a životní prostředí tím, že zhoršuje kvalitu ovzduší a zvyšuje hladinu hluku v přístavech.

Dánsko má v úmyslu uplatňovat sníženou sazbu daně z elektřiny na veškeré dodávky pobřežní elektřiny o minimálním napětí 380 V pro plavidla o hrubé prostornosti nejméně

([1]) Všechny výpočty se zakládají na směnném kurzu k 1. říjnu 2014 (tj. 7 4437 DKK = 1 EUR). Viz Úř. věst. C 344, 2.10.2014.

([2]) Úroveň zdanění elektřiny je ta, která byla uplatněna v lednu 2015 (viz http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

400 tun používaná pro obchodní dopravu. Dánské orgány tvrdí, že i s takto omezeným rozsahem působnosti opatření se snížení daně vztahuje na naprostou většinu plavidel používaných v mezinárodní dopravě a větších plavidel používaných ve vnitrostátní dopravě. Jedná se o plavidla, u nichž se má za to, že odpovídají za největší část emisí, které jsou vyprodukovány chodem pomocných motorů na palubě lodí při kotvení v přístavech.

Dánské orgány informovaly Komisi, že očekávají, že snížení daně bude mít za následek roční daňové výdaje ve výši přibližně 15 milionů DKK (2 miliony EUR). Tento odhad je založen na předpokládané spotřebě elektřiny výletními a nákladními loděmi v dánských přístavech v roce 2008, která činila přibližně 33 000 MWh (z nichž 17 000 MWh spotřebovaly výletní lodě). Uvedené výpočty předpokládají, že tato spotřeba se mezitím nezměnila a že ne všechna plavidla budou pobřežní elektřinu v budoucnu využívat. Dánské orgány uvádějí, že k tomuto odhadu je třeba přistupovat s obezřetností, protože v Dánsku se jedná o nový režim a neexistuje základ pro srovnání s podobným režimem. Dánské přístavy v současné době neposkytují zařízení pro pobřežní elektřinu. Plavidla se budou moci rovněž rozhodnout, zda pobřežní elektřinu nakoupí.

Dánské orgány potvrdily, že opatření představuje státní podporu ve prospěch majitelů lodí používaných pro obchodní dopravu, a může se jednat o blokovou výjimku podle článku 44 nařízení Komise č. 651/2014/EU ([3]).

Dánsko požádalo o povolení na dobu šesti let, což je maximální lhůta uvedená v čl. 19 odst. 2 směrnice.

Dánsko se domnívá, že toto opatření je v souladu s doporučením Komise 2006/339/ES o podpoře využívání pobřežní elektrické energie loděmi v kotvištích přístavů Unie ([4]) a se sdělením Komise „Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018“([5]). V této souvislosti je třeba poznamenat, že od června 2011 mají členské státy bezpodmínečnou povinnost dodržovat normy kvality ovzduší pro příslušné znečišťující látky, jako jsou částice ([6]). Po členských státech se vyžaduje, aby tam, kde je to příslušné, nalezly řešení problémů, jako jsou emise z lodí v kotvištích přístavů, a lze předpokládat, že v přístavech s těmito problémy bude využívání pobřežní elektřiny podporováno jako součást celkové strategie pro kvalitu ovzduší.

Nižší sazbou daně chce Dánsko provozovatele plavidel pobízet k využívání pobřežní elektřiny, aby se snížily emise přenášené vzduchem a hluk, které produkují plavidla v kotvištích, a také emise CO^2. Uplatňování snížené sazby daně by posílilo konkurenceschopnost pobřežní elektřiny ve vztahu k spalování ropných paliv na palubě, které je od daně zcela osvobozeno.

Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, zejména čl. 14 odst. 1 písm. c).

([3]) Nařízení Komise č. 651/2014/EU, kterým se v souladu s články 108 a 187 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 26, 6.1.2014, s. 1–78).

([4]) Doporučení Komise 2006/339/ES ze dne 8. května 2006 o podpoře využívání pobřežní elektrické energie loděmi v kotvištích přístavů Společenství (Úř. věst. L 125, 12.5.2006).

([5]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018, COM(2009) 8 final ze dne 21. ledna 2009.

([6]) Viz směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008).

Posouzení opatření podle článku 19 směrnice 2003/96/ES

Důvody zvláštní politiky

Ustanovení čl. 19 odst. 1 prvního pododstavce směrnice zní takto:

> *„Kromě ustanovení předchozích článků, zejména článků 5, 15 a 17, může Rada jednomyslně na návrh Komise povolit kterémukoli členskému státu, aby zavedl další osvobození od daně nebo snížení z důvodu některé zvláštní politiky.“*

Předmětným snížením daně sledují dánské orgány cíl, kterým je podpora environmentálně méně škodlivého způsobu uspokojování energetických potřeb lodí v kotvištích přístavů, potažmo zlepšení kvality místního ovzduší. Dánsko poukázalo na skutečnost, že Komise již vlastně využívání pobřežní elektřiny jakožto alternativy k výrobě elektřiny na palubě plavidel v kotvištích doporučila, a příslušné výhody pro životní prostředí tak uznala ([7]). V současné době by daň za elektřinu poskytovanou plavidlům v přístavu byla 878 DKK (asi 117,95 EUR) za MWh. Požadovaná výjimka by tudíž vedla k další pobídce k využívání této technologie rovnající se 874 DKK nebo přibližně 117,41 EUR za MWh a přispěla by tak k udávanému cíli politiky.

Co se týče povahy sledovaného politického cíle, Komise zdůrazňuje, že podpora pobřežní elektřiny je dokonce společným politickým cílem, kterým by se měla řídit celá Unie. Komise toto jednoznačně uvádí ve svém sdělení o integrované námořní politice ([8]) a v doprovodném pracovním dokumentu svých útvarů ([9]). Ve svém návrhu na přezkum směrnice o zdanění energie ([10]) Komise navrhla, aby byla pobřežní elektřina nabízená lodím při kotvení v přístavech od energetické daně osvobozena po dobu 8 let.

Návrh Komise však Rada nepřijala a v roce 2015 Komise tento návrh stáhla ([11]). V současné době je jediná možnost, jak zavést ve vztahu k pobřežní elektřině příznivější daňové zacházení, stanovena v článku 19. Cílem tohoto článku je reagovat na zvláštní situace v jednotlivých členských státech, které nejsou v samotné směrnici zohledněny. Odchylku na základě článku 19, která sleduje politický cíl spočívající v podpoře pobřežní elektřiny, lze proto udělit pouze jako přechodné opatření, než tento cíl zohlední Rada v rámci revize směrnice 2003/96/ES.

Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Požadované opatření se týká především politiky EU v oblasti životního prostředí. Jelikož pomůže omezit spalování ropných paliv na palubách plavidel v přístavech, přispěje k plnění cíle spočívajícího ve zlepšení kvality místního ovzduší. Opatření také pravděpodobně povede ke snížení emisí CO_2, protože skladba zdrojů elektrické energie z pobřežní rozvodné sítě je méně uhlíkově náročná než elektřina vyráběná na palubě spalováním ropných paliv, a to kvůli vyšší účinnosti systému a rozdílu v používaných vstupních palivech. V této souvislosti lze uvést, že průměrná skladba zdrojů elektrické energie v příslušné tržní oblasti je podstatně méně uhlíkově náročná než průměr EU. Přestože uhlíková náročnost dodatečně dodávané elektřiny bývá vyšší, než je tomu u průměrné skladby zdrojů elektrické energie, a silně závisí na tom, v které části dne se dodatečná energie poptává, snížení emisí CO_2 v důsledku opatření by mělo zůstat poměrně výrazné ([12]).

([7]) Viz poznámka pod čarou č. 4.
([8]) COM(2007) 575 final ze dne 10. října 2007.
([9]) SEC(2007) 1283 final ze dne 10. října 2007.
([10]) COM(2011) 169 final ze dne 13. dubna 2011.
([11]) Úř. věst. C 80, 7.3.2015, s. 17–23.
([12]) Kombinovaný podíl energie z obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů elektřiny NordPool pro rok 2012 byla 69,8 % (viz http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-

Opatření je v souladu se směrnicí 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ([13]), která se týká problematiky instalace zařízení pro pobřežní elektřinu v přístavech, kde je po takových zařízeních poptávka a náklady nejsou s ohledem na přínos, včetně přínosu pro životní prostředí, nepřiměřené.

V tomto bodě je třeba připomenout, že významným důvodem nepříznivého soutěžního postavení pobřežní elektřiny je skutečnost, že alternativa, tj. elektřina vyráběná na palubě plavidel v době, kdy se nacházejí v námořních přístavech, je v současnosti od daně zcela osvobozena: od daně jsou osvobozena nejen ropná paliva spalovaná pro výrobu elektřiny, což odpovídá běžné situaci podle čl. 14 odst. 1 písm. a) směrnice 2003/96/ES, ale i samotná elektřina vyráběná na palubě plavidel (viz čl. 14 odst. 1 písm. c) směrnice 2003/96/ES). Ačkoliv posledně uvedenou výjimku lze stěží pokládat za opatření, které je v souladu s environmentálními cíli Unie, je odrazem praktických aspektů. Zdanění elektřiny vyráběné na palubě by totiž vyžadovalo prohlášení majitele lodi (který je často usazen ve třetí zemi) nebo jejího provozovatele o množství spotřebované elektřiny. V prohlášení by musel být navíc uveden podíl elektřiny spotřebované v teritoriálních vodách členského státu, v němž má být daň uhrazena. To by znamenalo obrovskou administrativní zátěž pro majitele lodí, kteří by museli takováto prohlášení vydávat pro každý členský stát, jehož teritoriálních vod se to týká. Za této situace může být odůvodněné nepenalizovat méně znečišťující alternativu v podobě pobřežní elektřiny tím, že se Dánsku povolí uplatňovat nižší sazbu daně.

Vnitřní trh a spravedlivá hospodářská soutěž

Z hlediska vnitřního trhu a spravedlivé hospodářské soutěže dané opatření pouze omezuje narušení, které v současnosti existuje mezi oběma konkurenčními zdroji elektřiny pro lodě v kotvištích, tj. mezi výrobou elektřiny na palubě a pobřežní elektřinou, a které je způsobeno osvobozením lodních ropných paliv od daně.

Pokud se jedná o hospodářskou soutěž mezi provozovateli plavidel, je nutno zaprvé zopakovat, že v současnosti pobřežní elektřinu využívá komerčně velmi málo plavidel. K významnému narušení hospodářské soutěže by proto mohlo dojít pouze mezi plavidly, která by využila požadované opatření tím, že by přešla na pobřežní elektřinu, a ostatními plavidly, jež budou nadále používat výrobu elektřiny na palubě. Přestože přesné odhady nákladů závisí v rozhodující míře na vývoji cen ropy, a jejich vypracování je proto velmi obtížné, z posledních dostupných analýz celkově vyplývá, že ani úplné osvobození od daně by ve většině případů nesnížilo provozní náklady na pobřežní elektřinu pod úroveň nákladů na výrobu elektřiny na palubě ([14]), a v žádném případě by proto pro provozovatele plavidel používající pobřežní elektřinu nepředstavovalo významnou soutěžní výhodu oproti provozovatelům využívajícím výrobu elektřiny na palubě. V daném případě lze významné narušení výše uvedeného druhu očekávat o to méně, jelikož Dánsko dodrží minimální úroveň zdanění stanovenou ve směrnici 2003/96/ES. Dánsko mimoto zamýšlí omezit daňové zvýhodnění na plavidla o hrubé prostornosti nejméně 400 tun a na dodávky pobřežní elektřiny o napětí nejméně 300 voltů. Opatření se tedy zaměří na plavidla s významnou výrobou

---

split_2004-2012.pdf). Jaderná i vodní energie, na něž připadá většina výroby obnovitelné energie na trhu NordPool obecně, se však používají především pro základní zatížení, zatímco špičkové zatížení je v průměru uhlíkově náročnější. Je také třeba poznamenat, že Dánsko spoléhalo na konvenční tepelné elektrárny pro přibližně 42 % vyrobené elektřiny v roce 2012, ale podíl větrné energie na dodávkách energie se zvyšuje.

([13]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1–20.)

([14]) Viz Generální ředitelství Evropské komise pro životní prostředí, Service Contract Ship Emmissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity , srpen 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Analýza nákladů byla provedena u tří přístavů – Göteborg (Švédsko), Juneau a Long Beach (USA).

elektřiny na palubě a zároveň omezí celkový počet příjemců. Prahové hodnoty byly stanoveny na poměrně nízké úrovni. Naopak lze přiměřeně předpokládat, že plavidly, která by mohla být na základě prahových hodnot z daňového zvýhodnění vyloučena, budou spíše dánská plavidla než plavidla pocházející z ostatních zemí EU, a že prahové hodnoty proto v žádném případě nepovedou k výhodnějšímu daňovému zacházení s vnitrostátními hospodářskými subjekty ve srovnání s jejich konkurenty z jiných členských států EU.

Co se týká hospodářské soutěže mezi přístavy, dánské orgány uvedly, že případný dopad na obchod mezi členskými státy, jenž by mohl vzniknout, pokud by plavidla kvůli možnosti spotřebovávat pobřežní elektřinu se sníženou sazbou daně změnila své trasy, pokládají za zanedbatelný. V situaci, kdy (jak bylo uvedeno výše) se navzdory snížení daně používání pobřežní elektřiny přinejmenším v krátkodobém horizontu pravděpodobně nestane hospodárnějším než výroba elektřiny na palubě, je nepravděpodobné i to, že by uvedené snížení daně u pobřežní elektřiny významně narušilo hospodářskou soutěž mezi přístavy tím, že plavidla přiměje ke změně trasy podle dostupnosti této možnosti.

Doba, na kterou se navrhuje schválit uplatňování snížené daňové sazby, je podobná osmiletému časovému rámci, který pro osvobození pobřežní elektřiny od daně uvádí Komise ve svém návrhu. Není pravděpodobné, že se analýza provedená v předchozích dvou odstavcích změní před datem uplynutí platnosti uvedeného opatření.

Doba uplatňování opatření a vývoj rámcových předpisů EU o zdanění energie

Doba uplatňování odchylky by měla být v zásadě dostatečně dlouhá, aby provozovatele přístavů neodradila od uskutečnění potřebných investic. Je třeba uvést, že rozsah uvedeného daňového opatření je omezen ve srovnání s návrhem Komise na přezkum směrnice o zdanění energie, ve kterém se po nabytí účinku předpokládá povinné osvobození pobřežní elektřiny od daně po dobu osmi let. Odchylka by přesto neměla narušovat budoucí vývoj stávajícího právního rámce a měla by zohledňovat možnost, že Rada přijme na návrh Komise na změnu směrnice o zdanění energie právní akt. Za těchto okolností se jeví jako vhodné udělit požadované povolení nejvýše na dobu šesti let, jak dovoluje směrnice, avšak s výhradou toho, že dříve, než skončí takto předpokládaná doba použitelnosti, nabudou platnosti obecná ustanovení v této věci. Tato doba zajistí právní jistotu provozovatelům lodí a přístavů, kteří si musí naplánovat investice do zařízení pro pobřežní elektřinu nebo do palubního vybavení.

Pravidla státní podpory

Na základě příslušného směnného kurzu ke dni 1. října 2014 zveřejněného v Úředním věstníku Evropské unie ([15]) je snížená sazba daně ve výši 4 DKK za MWh plánovaná dánskými orgány vyšší než minimální unijní úroveň zdanění podle článku 10 směrnice 2003/96/ES. Zdá se, že opatření tedy spadá pod článek 44 nařízení Komise č. 651/2014/EU, ve které jsou stanoveny podmínky, za nichž může být podpora v podobě úlev na ekologických daních podle směrnice 2003/96/ES vyňata z oznamovací povinnosti v rámci pravidel pro státní podporu. V této fázi však nelze určit, zda byly splněny všechny podmínky stanovené v uvedeném nařízení a návrh na prováděcí nařízení Rady nepředjímá povinnost členského státu zajistit soulad s pravidly pro státní podporu, zvláště v případě vyňaté podpory, s nařízením Komise č. 651/2014/EU.

([15]) Viz poznámka pod čarou č. 1.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Konzultace se zúčastněnými stranami

Tento návrh vychází z žádosti Dánska a týká se pouze tohoto členského státu.

Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Nebylo třeba využít externích odborných konzultací.

Posouzení dopadů

Tento návrh se týká povolení uděleného jednotlivému členskému státu na základě jeho žádosti.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Zásada subsidiarity

.

Oblast nepřímých daní, na niž se vztahuje článek 113 SFEU, nespadá sama o sobě do výlučné pravomoci Evropské unie ve smyslu článku 3 uvedené smlouvy. Podle článku 19 směrnice 2003/96/ES však zavedení dalšího osvobození od daně nebo snížení daně ve smyslu uvedeného ustanovení může členskému státu, v rámci sekundárního práva, povolit pouze Rada. Členské státy tedy nemohou Radu nahradit. V důsledku toho se zásada subsidiarity na toto prováděcí rozhodnutí nevztahuje. Protože tento akt nepředstavuje návrh legislativního aktu, neměl by být podle Protokolu č. 2 připojeného ke Smlouvám v žádném případě předán vnitrostátním parlamentům pro přezkum dodržování zásad subsidiarity.

Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Snížení daně nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení dotyčného cíle (viz výše uvedené posouzení aspektů týkajících se vnitřního trhu a spravedlivé hospodářské soutěže).

Volba nástrojů

Navrhovaný(é) nástroj(e): prováděcí rozhodnutí Rady.

Článek 19 směrnice 2003/96 stanoví pouze tento druh opatření.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tímto opatřením nevzniká Unii žádná finanční ani administrativní zátěž. Návrh proto nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

2015/0106 (NLE)

Návrh

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ RADY,

které Dánsku povoluje uplatňovat v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny ([1]), a zejména na článek 19 uvedené směrnice,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dopisem ze dne 2. července 2014 požádalo Dánsko podle čl. 19 odst. 1 směrnice 2003/96/ES o povolení uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů („pobřežní elektřina“). Na žádost Komise poskytlo Dánsko dne 13. listopadu 2014 a 23. února 2015 dodatečné informace.

(2) Cílem snížené daně, kterou Dánsko zamýšlí uplatňovat, je podpora využití pobřežní elektřiny. Využívání uvedeného druhu elektřiny se považuje za environmentálně méně škodlivý způsob uspokojování energetických potřeb lodí v kotvištích přístavů ve srovnání se spalováním ropných paliv na těchto lodích.

(3) Jelikož používání pobřežní elektřiny zamezuje emisím látek znečišťujících ovzduší, které vznikají při spalování ropných paliv na palubách lodí v kotvištích, přispívá ke zlepšení kvality místního ovzduší v přístavních městech. Na základě konkrétních podmínek struktury výroby elektřiny v dotyčném regionu, tj. na severském trhu s elektřinou zahrnujícím Dánsko, Finsko, Švédsko a Norsko, se mimoto očekává, že používáním elektřiny z pobřežní rozvodné sítě místo elektřiny vyráběné spalováním ropných paliv na palubě se sníží emise CO_2. Předpokládá se proto, že opatření přispěje k cílům politik Unie v oblasti ochrany životního prostředí, zdraví a klimatu.

(4) Dánsko výslovně požádalo, aby se snížení daně nevztahovalo na elektřinu dodávanou soukromým rekreačním plavidlům přímo v kotvištích přístavů.

(5) Povolení, aby Dánsko na pobřežní elektřinu uplatňovalo sníženou sazbu daně, nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení většího využívání pobřežní elektřiny, protože výroba elektřiny na palubě bude ve většině případů i nadále konkurenceschopnější alternativou. Z téhož důvodu a vzhledem k tomu, že v současnosti není v Dánsku dostupná technologie, opatření během doby své platnosti pravděpodobně nepovede k významnému narušení hospodářské soutěže, a nebude mít tudíž nepříznivý dopad na řádné fungování vnitřního trhu.

([1]) Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

(6) V souladu s čl. 19 odst. 2 směrnice 2003/96/ES musí být každé povolení udělené na základě uvedeného ustanovení striktně časově omezené. Pro zajištění dostatečně dlouhé platnosti povolení tak, aby provozovatelé přístavů neodradila od uskutečnění potřebných investic, je vhodné udělit požadované povolení na dobu šest let, avšak s výhradou vstupu v platnost obecných ustanovení v této věci, která mohou být přijata podle článku 113 SFEU, před předpokládaným uplynutím platnosti povolení.

(7) Tímto rozhodnutím není dotčeno uplatňování pravidel Unie týkajících se státní podpory,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Dánsku se povoluje uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům zakotveným v přístavech, a to s výjimkou soukromých rekreačních plavidel a za předpokladu, že budou zachovány minimální úrovně zdanění podle článku 10 směrnice 2003/96/ES.

Článek 2

Toto rozhodnutí se použije od dvacátého dne po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie.

Pozbude platnosti šest let poté.

Pokud by však Rada na základě článku 113 Smlouvy stanovila obecná pravidla pro daňové zvýhodnění pobřežní elektřiny, pozbude toto rozhodnutí platnosti dnem, k němuž tato obecná pravidla vstoupí v platnost.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Dánskému království.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda