COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Propunere de

DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI

de autorizare a Danemarcei să aplice, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE, o rată redusă a taxei la energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Impozitarea produselor energetice și a energiei electrice în Uniune este reglementată de Directiva 2003/96/CE a Consiliului (denumită în continuare „Directiva privind impozitarea energiei” sau „directiva”).

În conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din directivă, pe lângă dispozițiile prevăzute în special la articolele 5, 15 și 17, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri ale taxelor din motive specifice legate de politici.

Obiectivul prezentei propuneri este de a permite Danemarcei să aplice o rată redusă a taxei la energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană într-un port (denumită în continuare „energie electrică furnizată de rețeaua terestră”). Scutirea are drept obiectiv acordarea unui stimulent economic pentru utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră în scopul reducerii poluării aerului în orașele-port și îmbunătățirii calității aerului la nivel local pentru un efect benefic asupra sănătății locuitorilor.

Obiectivul măsurii care urmează să fie aplicată de Danemarca constă în reducerea impactului transportului maritim asupra mediului.

Cererea și contextul general al acesteia

Prin scrisoarea din 2 iulie 2014, autoritățile daneze au informat Comisia cu privire la intenția lor de a aplica o reducere a taxei la energia electrică furnizată în mod direct navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, aflate la dană într-un port. La cererea Comisiei, Danemarca a furnizat informații suplimentare la 13 noiembrie 2014 și la 23 februarie 2015. Prin intermediul măsurii propuse, Danemarca dorește să acorde un stimulent pentru utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră, care este considerată a fi o alternativă mai puțin poluantă la producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană într-un port.

Autoritățile daneze vor aplica, pentru energia electrică furnizată de rețeaua terestră, o rată redusă a taxei, în valoare de 4 DKK (0,54 EUR) ([1]) per MWh. Acest nivel al taxei va fi superior nivelului minim al taxei la energia electrică pentru uz comercial, astfel cum este stabilit prin Directiva 2003/96/CE. Taxa națională aplicabilă în prezent la energia electrică furnizată de rețeaua terestră este 878 DKK ([2]) (aprox. 117,95 EUR) per MWh care este taxa aplicată la nivel național pentru uz necomercial.

Pe de altă parte, conform articolului 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva privind impozitarea energiei, statele membre au obligația de a scuti de taxe produsele energetice folosite în scop de navigație în apele UE, fiind exceptate ambarcațiunile private de agrement. Această scutire acoperă, de asemenea, produsele energetice utilizate pentru producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană în porturi. De asemenea, statele membre pot scuti de taxe produsele energetice folosite de nave, altele decât ambarcațiunile private de agrement, pentru navigația pe căile navigabile interioare, în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) litera (f), care vizează, de asemenea, producerea de energie electrică la bord. Această din urmă dispoziție nu are însă relevanță pentru cererea Danemarcei, deoarece, în prezent, aceasta nu dispune de căi navigabile interioare.

([1]) Toate calculele sunt făcute pe baza cursului de schimb de la 1 octombrie 2014, adică 1 EUR= 7,4437 DKK. A se vedea JO C 344, 2.10.2014.

([2]) Taxa la energia electrică este cea aplicabilă în ianuarie 2015 (a se vedea http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

Prin urmare, în majoritatea cazurilor, sistemul de impozitare bazat pe Directiva privind impozitarea energiei nu afectează costurile de producere a energiei electrice la bordul unei nave aflate la dană într-un port, chiar dacă o astfel de producere ar putea avea efecte negative asupra sănătății și a mediului prin deteriorarea calității aerului și creșterea nivelurilor de zgomot în porturi.

Danemarca intenționează să aplice rata redusă a taxei la energia electrică pentru toate cantitățile de energie electrică furnizate de rețeaua terestră la cel puțin 380 de volți navelor utilizate pentru navigație comercială cu un tonaj brut de cel puțin 400 tone. Autoritățile daneze susțin că, chiar și cu aceste restricții ale domeniului de aplicare a măsurii, majoritatea absolută a navelor utilizate în traficul internațional și a navelor mai mari utilizate în traficul național sunt vizate de reducerea de taxe. Acestea sunt navele considerate a fi responsabile de cea mai mare parte a emisiilor cauzate de utilizarea motoarelor auxiliare de la bord pe durata cât se află la dană.

Autoritățile daneze au informat Comisia că se așteaptă ca reducerea taxei să genereze cheltuieli fiscale anuale de aproximativ 15 de milioane DKK (2 milioane EUR). Această ipoteză se bazează pe o estimare a consumului de energie electrică realizat de navele de croazieră și de marfă în porturile daneze în 2008, care se ridica la circa 33 000 MWh (din care 17 000 de către navele de croazieră). Calculele presupun că acest consum nu s-a modificat între timp și că nu toate navele vor utiliza în viitor energia electrică furnizată de rețeaua terestră . Autoritățile daneze arată că această estimare ar trebui să fie luată în considerare cu prudență, deoarece aceasta este un sistem nou în Danemarca și nu există o bază de comparație cu sisteme similare. În prezent, porturile din Danemarca nu oferă instalații de energie electrică furnizată din rețeaua terestră. De asemenea, navele vor fi libere să aleagă dacă să cumpere sau nu energia electrică furnizată de rețeaua terestră.

Autoritățile daneze confirmă faptul că măsura constituie ajutor de stat în favoarea proprietarilor de nave utilizate pentru navigația comercială, ceea ce se poate considera ca fiind ajutoare exceptate pe categorii în temeiul articolului 44 din Regulamentul 651/2014/UE al Comisiei ([3]).

Danemarca a solicitat acordarea autorizării pentru o perioadă de șase ani, care reprezintă perioada maximă indicată la articolul 19 alineatul (2) din directivă.

Danemarca consideră că această măsură este conformă cu Recomandarea 2006/339/CE a Comisiei privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră de către nave aflate la dană în porturile Uniunii ([4]) și cu Comunicarea Comisiei intitulată „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018” ([5]). În această privință, ar trebui menționat faptul că începând din luna iunie 2011 statele membre au obligația necondiționată de a respecta standardele de calitate a aerului stabilite pentru anumiți poluanți precum particulele în suspensie ([6]). În temeiul acestei obligații, statele membre trebuie să găsească soluții la probleme precum emisiile navelor aflate la dană în porturi, în cazul în care acest lucru este relevant, și se preconizează că în porturile care se

([3]) Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1-78).

([4]) Recomandarea Comisiei 2006/339/CE din 8 mai 2006 privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră de către nave aflate la dană în porturile comunitare (JO L 125, 12.5.2006).

([5]) Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social European și către Comitetul Regiunilor – Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018, COM(2009) 8 final din 21 ianuarie 2009.

([6]) A se vedea Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008).

confruntă cu aceste probleme utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră va fi încurajată ca parte a strategiei globale în domeniul calității aerului.

Prin reducerea taxei, Danemarca dorește să acorde operatorilor navelor un stimulent în vederea utilizării energiei electrice furnizate de rețeaua terestră, în scopul reducerii emisiilor atmosferice și a zgomotului produse de navele aflate la dană, precum și a emisiilor de CO_2. Aplicarea unei rate reduse a taxei ar consolida competitivitatea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră față de arderea combustibililor de rezervor aflați la bord, care este complet scutită de taxe.

Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității, în special articolul 14 alineatul (1) litera (c).

Evaluarea măsurii în temeiul articolului 19 din Directiva 2003/96/CE

Motive de politică specifice

Articolul 19 alineatul (1) primul paragraf din directivă are următorul conținut:

> *„Pe lângă dispozițiile prevăzute în articolele anterioare, în special articolele 5, 15 și 17, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri din motive de politică specifice.”*

Prin intermediul acestei reduceri fiscale, autoritățile daneze urmăresc obiectivul promovării unei modalități mai puțin dăunătoare pentru mediu de satisfacere a necesităților de energie electrică a navelor pe durata în care se află la dană în port și, prin urmare, de îmbunătățire la nivel local a calității aerului. Așa cum a arătat Danemarca, Comisia a recomandat deja utilizarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră ca alternativă la producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană, recunoscând astfel avantajele pentru mediu ale măsurii ([7]). În prezent, pentru energia electrică furnizată navelor aflate la dană ar fi percepută o taxă de 878 DKK (aprox. 117,95 EUR) per MWh. Scutirea solicitată va constitui astfel un stimulent suplimentar pentru utilizarea acestei tehnologii egal cu 874 DKK sau aproximativ 117,41 EUR per MWh și va contribui, prin urmare, la atingerea obiectivului de politică declarat.

În ceea ce privește natura obiectivului de politică urmărit, Comisia ar dori să sublinieze că promovarea energiei electrice furnizate din rețeaua terestră reprezintă, de fapt, un obiectiv de politică comun care ar trebui urmărit de Uniune în ansamblu. Acest lucru este formulat clar în Comunicarea Comisiei privind o politică maritimă integrată ([8]) și în documentul de lucru al serviciilor Comisiei aferent ([9]). Comisia a propus ca energia electrică furnizată din rețeaua terestră navelor pe perioada în care acestea sunt la dană în port să fie scutită timp de opt ani de la impozitarea energiei în propunerea sa pentru revizuirea directivei privind impozitarea energiei ([10]).

Cu toate acestea, propunerea Comisiei nu a fost adoptată de către Consiliu, iar în 2015 Comisia a retras-o ([11]). În prezent, singura posibilitate de a introduce un tratament fiscal favorabil pentru energia electrică furnizată de rețeaua terestră este prevăzută la articolul 19. Scopul acestuia este de a răspunde unor circumstanțe specifice din anumite state membre,

([7]) A se vedea nota de subsol 4 de mai sus.
([8]) COM (2007) 575 final din 10 octombrie 2007.
([9]) SEC(2007) 1283 final din 10 octombrie 2007.
([10]) COM (2011) 169 final din 13 aprilie 2011.
([11]) JO C 80, 7.3.2015, p. 17-23.

care nu sunt reflectate de directiva respectivă. Prin urmare, înainte ca obiectivul de promovare a energiei electrice furnizate de rețeaua terestră să fie abordat de Consiliu în contextul revizuirii Directivei 2003/96/CE, se poate acorda numai cu titlu de măsură tranzitorie o derogare în temeiul articolului 19 care să urmărească acest obiectiv de politică.

Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Măsura solicitată vizează în principal politica de mediu a UE. Dacă acest lucru va ajuta la reducerea arderii de combustibili de rezervor la bordul navelor aflate în port, măsura va contribui de fapt la obiectivul de îmbunătățire a calității aerului la nivel local. De asemenea, este probabil ca măsura să conducă la reducerea emisiilor de CO_2 dacă mixul energetic al rețelei terestre generează mai puțin carbon decât energia electrică produsă la bord prin arderea de combustibili de rezervor, datorită unei eficiențe mai ridicate a sistemului și diferenței dintre combustibilii utilizați. În acest context, se poate remarca faptul că mixul energetic mediu în zona relevantă a pieței generează în mod considerabil mai puțin dioxid de carbon decât media la nivelul UE. Deși intensitatea emisiilor de carbon pentru energia electrică furnizată suplimentar este de obicei mai ridicată decât cea a mixului energetic mediu și depinde puternic de momentul zilei în care are loc consumul suplimentar de energie electrică , reducerile de emisii de CO_2 datorate măsurii ar trebui să rămână relativ semnificative ([12]).

Măsura este în conformitate cu Directiva 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi ([13]) care abordează problema instalării de instalații pentru furnizare de energie electrică din rețeaua terestră în porturi, în cazul în care există cerere pentru astfel de instalații, iar costurile nu sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu.

Trebuie reamintit aici că un motiv important pentru care energia electrică furnizată de rețeaua terestră se află pe o poziție nefavorabilă din punct de vedere competitiv este acela că alternativa la aceasta, adică energia electrică produsă la bordul navelor acostate în porturile maritime, se bucură în prezent de o scutire totală netă de taxe: nu numai combustibilul de rezervor ars pentru producerea de energie electrică este scutit de impozit, ceea ce corespunde situației normale în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2003/96/CE, ci și însăși energia electrică produsă la bordul navelor [a se vedea articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96/CE]. Deși scutirea din urmă ar putea fi considerată, în sine, dificil de reconciliat cu obiectivele de mediu ale Uniunii, ea reprezintă rezultatul unor considerații de ordin practic. De fapt, impozitarea energiei electrice produse la bord ar impune declararea de către proprietarul navei – adesea stabilit într-o țară terță – sau de către operator a cantității de energie consumate. Totodată, declarația ar trebui să stabilească proporția de energie electrică consumată în apele teritoriale ale statului membru în care trebuie plătit impozitul. Pentru proprietarii de nave, obligația de a face astfel de declarații, pentru fiecare stat membru ale cărui ape teritoriale sunt vizate, ar însemna o sarcină administrativă enormă. În aceste condiții, poate fi justificat să nu se penalizeze alternativa mai puțin poluantă a utilizării

([12]) Proporția combinată de energie din surse regenerabile din mixul energetic al NordPool pentru 2012 a fost de 69,8 % (a se vedea „http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf”). Cu toate acestea, atât energia hidroelectrică, cât și energia nucleară, care reprezintă majoritatea producției de energie din surse regenerabile în NordPool în general, se utilizează în principal ca sarcină de bază, în vreme ce sarcina de vârf are, în medie, emisii de carbon mai ridicate. Ar trebui observat faptul că Danemarca s-a bazat pe energia produsă de termocentrale convenționale în proporție de aproximativ 42 % din energia electrică produsă în 2012, dar energia eoliană furnizează o parte tot mai mare din cantitatea de energie.

([13]) Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1-20).

energiei electrice furnizate din rețeaua terestră, permițându-se Danemarcei să aplice o rată de impozitare redusă.

Piața internă și concurența loială

Din punctul de vedere al pieței interne și al concurenței loiale, măsura nu face decât să reducă distorsiunea fiscală existentă între două surse concurente de energie electrică pentru nave aflate la dană, adică între producerea de energie la bord și utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră, determinată de scutirea fiscală pentru combustibilii de rezervor.

În ceea ce privește concurența dintre operatorii de nave, trebuie menționat în primul rând faptul că în prezent există foarte puține nave care utilizează în scopuri comerciale energia electrică furnizată din rețeaua terestră. Prin urmare, ar putea apărea denaturări semnificative ale concurenței numai între navele care beneficiază de măsura solicitată prin trecerea la utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră și alte nave care continuă să utilizeze producerea de energie la bord. Cu toate că proiecțiile precise de costuri depind în mod crucial de evoluțiile prețului petrolului și sunt, așadar, dificil de realizat, cele mai recente evaluări disponibile indică faptul că, în ansamblu, în cele mai multe cazuri, nici măcar scutirea fiscală totală nu ar reduce costurile operaționale ale utilizării energiei electrice furnizate de rețeaua terestră sub nivelul costurilor producerii de energie la bord ([14]). Prin urmare, aceasta nu ar reprezenta, în niciun caz, un avantaj concurențial semnificativ pentru operatorii de nave care utilizează energia electrică furnizată de rețeaua terestră față de cei care utilizează energia produsă la bord. În cazul de față, având în vedere că Danemarca va respecta nivelul minim de impozitare prevăzut de Directiva 2003/96/CE pentru energia electrică pentru uz comercial, este cu atât mai puțin probabil să se producă o denaturare semnificativă de tipul celei menționate mai sus. În plus, Danemarca intenționează să limiteze avantajul fiscal la navele cu un tonaj brut de cel puțin 400, precum și la energia electrică furnizată de rețeaua terestră la cel puțin 380 volți. Prin urmare, măsura va viza navele cu o producție semnificativă de energie la bord, limitând, în același timp, numărul total de beneficiari. Valorile-prag au fost stabilite la un nivel relativ scăzut. Invers, se poate presupune în mod rezonabil că navele care ar putea fi excluse de la beneficiile fiscale datorită valorilor-prag vor fi mai degrabă navele naționale decât nave din celelalte țări UE și că, prin urmare, valorile-prag nu vor conduce în niciun caz la un tratament fiscal mai avantajos pentru actorii economici naționali față de concurenții lor din alte state membre ale UE.

În ceea ce privește concurența dintre porturi, autoritățile daneze au afirmat că ele consideră ca fiind neglijabil orice potențial impact asupra comerțului dintre statele membre care ar putea rezulta din modificarea rutelor navelor pentru a putea profita de posibilitatea de a consuma energie electrică furnizată de rețeaua terestră la o rată fiscală redusă. În situația în care, așa cum se arată mai sus, este foarte puțin probabil, cel puțin pe termen scurt, ca utilizarea energiei furnizate de rețeaua terestră să devină mai economică decât producerea de energie la bord în pofida reducerii fiscale, este, în același timp, foarte puțin probabil ca reducerea fiscală pentru energia electrică furnizată de rețeaua terestră să denatureze în mod semnificativ concurența dintre porturi prin faptul că determină navele să își schimbe itinerariul în funcție de disponibilitatea acestei opțiuni.

([14]) A se vedea European Commission Directorate General Environment, Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, August 2005 (Comisia Europeană, Direcția Generală Mediu, Contract de servicii privind atribuirea și reducerea emisiilor navelor, precum și instrumentele bazate pe piață – Sarcina 2a - Utilizarea rețelei terestre de energie electrică, august 2005), http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Analiza costurilor s-a realizat pentru trei porturi: Göteborg (Suedia), Juneau și Long Beach (SUA).

Perioada de timp pentru care se propune autorizarea aplicării unei taxe reduse este similară cu intervalul de opt ani prevăzut în propunerea Comisiei referitoare la scutirea fiscală pentru energia electrică furnizată de rețeaua terestră. Este puțin probabil ca analiza realizată, menționată în cele două paragrafe precedente, să se modifice înainte de data expirării măsurii.

Perioada de aplicare a măsurii și elaborarea cadrului UE privind aplicarea de taxe la energie

În principiu, perioada de aplicare a derogării ar trebui să fie suficient de lungă astfel încât operatorii portuari să nu fie descurajați să facă investițiile necesare. Ar trebui remarcat faptul că scara măsurii fiscale în cauză este limitată în comparație cu propunerea Comisiei de revizuire a Directivei privind impozitarea energiei, care prevede o scutire obligatorie pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră pentru o perioadă de opt ani de la data intrării sale în vigoare. Totuși, derogarea nu ar trebui să submineze dezvoltarea pe viitor a cadrului juridic existent și ar trebui să ia în considerare posibilitatea adoptării de către Consiliu a unui act juridic bazat pe propunerea Comisiei de modificare a Directivei privind impozitarea energiei. În aceste condiții, rezultă că este potrivit să se acorde autorizația solicitată pentru perioada maximă de șase ani permisă de directivă, sub rezerva intrării în vigoare a unor dispoziții generale în materie mai devreme decât data preconizată de expirare. Această perioadă de timp va oferi securitate juridică operatorilor navelor și operatorilor portuari care trebuie să își planifice investițiile în instalațiile de energie electrică furnizată din rețeaua terestră sau în echipamentele de la bord.

Norme privind ajutoarele de stat

Pe baza cursului de schimb din 1 octombrie 2014, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene ([15]), taxa redusă preconizată de autoritățile daneze, în valoare de 4 DKK per MWh, este superioară nivelului minim al taxei la energia electrică pentru uz comecial în cadrul UE stabilit în temeiul articolului 10 din Directiva 2003/96/CE. Astfel, măsura pare să intre sub incidența articolului 44 din Regulamentul 651/2014/UE al Comisiei, care prevede condițiile în care ajutoarele sub formă de reduceri ale taxelor de mediu în temeiul Directivei 2003/96/CE pot fi exceptate de la obligațiile de notificare a ajutoarelor de stat. Cu toate acestea, nu poate fi stabilit în acest stadiu dacă toate condițiile prevăzute în prezentul regulament sunt îndeplinite și propunerea de decizie de punere în aplicare a Consiliului nu aduce atingere obligației statului membru de a asigura respectarea normelor privind ajutoarele de stat, în special, în cazul ajutoarelor exceptate, a Regulamentului 651/2014/UE al Comisiei.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

Consultarea părților interesate

Prezenta propunere se bazează pe solicitarea formulată de Danemarca și vizează doar acest stat membru.

Obținerea și utilizarea expertizei

Nu a fost necesar să se recurgă la expertiză externă.

Evaluarea impactului

Prezenta propunere se referă la o autorizație pentru un singur stat membru, la cererea acestuia.

([15]) A se vedea nota de subsol 1 de mai sus.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Principiul subsidiarității

.

Domeniul fiscalității indirecte reglementat de articolul 113 din TFUE nu ține, în sine, de competența exclusivă a Uniunii Europene în sensul articolului 3 din TFUE. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE, Consiliul deține competența exclusivă, potrivit legislației secundare, de a autoriza un stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri, în sensul respectivei dispoziții. Statele membre nu se pot, așadar, substitui Consiliului. Prin urmare, principiul subsidiarității nu este aplicabil prezentei decizii de punere în aplicare. În orice caz, având în vedere că acest act nu este un proiect de act legislativ, el nu ar trebui să fie transmis parlamentelor naționale în conformitate cu Protocolul nr. 2 la tratate, pentru a analiza dacă respectă principiul subsidiarității.

Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității. Reducerea impozitării nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului respectiv (a se vedea considerațiile privind aspectele legate de piața internă și de concurența loială menționate mai sus).

Alegerea instrumentelor

Instrument(e) propus(e): decizie de punere în aplicare a Consiliului.

Articolul 19 din Directiva 2003/96/CE nu prevede decât acest tip de măsură.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Această măsură nu impune Uniunii nicio sarcină financiară sau administrativă. Prin urmare, propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii Europene.

2015/0106 (NLE)

Propunere de

DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI

de autorizare a Danemarcei să aplice, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE, o rată redusă a taxei la energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității ([1]), în special articolul 19,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Prin scrisoarea din 2 iulie 2014, Danemarca a solicitat autorizarea în vederea aplicării unei rate reduse a taxei la energia electrică în cazul energiei electrice furnizate în mod direct navelor aflate la dană într-un port („energie electrică furnizată din rețeaua terestră”) în conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din Directiva 2003/96/CE. La cererea Comisiei, Danemarca a furnizat informații suplimentare la 13 noiembrie 2014 și la 23 februarie 2015.

(2) Prin reducerea fiscală pe care intenționează să o aplice, Danemarca are drept obiectiv promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră. Utilizarea unei astfel de energii electrice este considerată a fi o modalitate mai puțin dăunătoare pentru mediu de a satisface necesitățile de energie electrică ale navelor aflate la dană în porturi, în comparație cu arderea combustibililor de rezervor de către navele în cauză.

(3) În măsura în care utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră contribuie la evitarea emisiilor de poluanți atmosferici rezultați din arderea combustibililor de rezervor de către navele aflate la dană, acest lucru contribuie la îmbunătățirea la nivel local a calității aerului în porturi. În plus, în condițiile specifice ale structurii de producere a energiei electrice din regiunea în cauză, adică piața nordică a energiei electrice care include Danemarca, Finlanda, Suedia și Norvegia, se preconizează că utilizarea energiei electrice furnizate de rețeaua terestră în locul energiei electrice produse prin arderea de combustibili de rezervor aflați la bordul navelor va reduce emisiile de CO_2. Prin urmare, se așteaptă ca această măsură să contribuie la obiectivele politicilor Uniunii în materie de mediu, sănătate și climă.

(4) Danemarca a solicitat în mod explicit ca reducerea fiscală să nu fie aplicată în cazul energiei electrice furnizate în mod direct navelor de agrement private aflate la dană într-un port.

([1]) JO L 283, 31.10.2003, p. 51.

(5) Autorizarea Danemarcei în vederea aplicării unei rate reduse a taxei la energia electrică furnizată din rețeaua terestră nu depășește ceea ce este necesar pentru a duce la creșterea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră, deoarece producerea de energie electrică la bord va rămâne, în majoritatea cazurilor, soluția cea mai competitivă. Din același motiv și deoarece Danemarca nu dispune în prezent de această tehnologie, este puțin probabil ca măsura să conducă la denaturarea semnificativă a concurenței pe durata sa de aplicare și, așadar, nu va influența în mod negativ buna funcționare a pieței interne.

(6) În conformitate cu articolul 19 alineatul (2) din Directiva 2003/96/CE, fiecare autorizație acordată în temeiul respectivei dispoziții trebuie să fie strict limitată în timp. Pentru a garanta că perioada de autorizare este suficient de lungă încât operatorii portuari să nu fie descurajați să facă investițiile necesare, este indicat să se acorde autorizația solicitată pentru o perioadă de șase ani, sub rezerva intrării în vigoare a unor dispoziții generale cu privire la această chestiune, care ar putea fi adoptate în temeiul articolului 113 din TFUE, înainte de expirarea anticipată a perioadei de autorizare.

(7) Prezenta decizie nu aduce atingere aplicării normelor Uniunii privind ajutoarele de stat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Danemarca este autorizată să aplice o rată redusă a taxei la energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în porturi, altele decât ambarcațiunile private de agrement, cu condiția respectării nivelurilor minime ale taxei prevăzute la articolul 10 din Directiva 2003/96/CE.

Articolul 2

Prezenta decizie se aplică începând cu a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Aplicarea deciziei încetează după o perioadă de șase ani.

Cu toate acestea, în cazul în care Consiliul, hotărând în temeiul articolului 113 din tratat, adoptă norme generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică furnizată din rețeaua terestră, prezenta decizie încetează să se mai aplice din data la care devin aplicabile respectivele norme generale.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Regatului Danemarcei.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele