EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2020 09 14
COM(2020) 497 final

2020/0254 (NLE)

Pasiūlymas

# TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

**kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Švedijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai**

# AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

## 1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

### • Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Sąjungos energinių produktų ir elektros energijos apmokestinimas reglamentuojamas 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičiančia Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą[1] (toliau – Energijos mokesčių direktyva arba Direktyva).

Pagal Direktyvos 19 straipsnio 1 dalį, be Direktyvoje išdėstytų nuostatų, ypač 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.

2014 m. spalio 14 d. Tarybos įgyvendinimo sprendimu 2014/725/ES[2] (ankstesnis sprendimas – 2011 m. birželio 20 d. Tarybos įgyvendinimo sprendimas 2011/384/ES[3]) Švedijai buvo leista taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus[4], tiesiogiai tiekiamai elektros energijai (iš kranto tiekiamai elektros energijai).

Šio pasiūlymo tikslas – Švedijos prašymu pratęsti to leidimo galiojimą atsižvelgiant į tai, kad dabartinė nukrypti leidžianti priemonė baigė galioti 2020 m. birželio 25 d.

2019 m. rugpjūčio 15 d. raštu Švedijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie savo ketinimą pratęsti dabartinę priemonę iki 2023 m. gruodžio 31 d. Papildomos informacijos buvo suteikta 2020 m. balandžio 1 d. raštu.

Švedijos valdžios institucijos siekia iš kranto tiekiamai elektros energijai toliau taikyti lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą, kurį sudaro 5 SEK (maždaug 0,484 EUR) ([5]) už MWh. Prašymo pateikimo metu šis mokesčio tarifas atitiko Direktyvoje 2003/96/EB nustatytą minimalų mokesčio už verslui naudojamą elektros energiją tarifą. Direktyvos 13 straipsnyje nustatyta 5 % leidžiamoji nuokrypa, taikoma euro neįsivedusioms valstybėms narėms.

Primenama, kad Energijos mokesčių direktyvos 13 straipsniu valstybės narės įpareigojamos kartą per metus patikrinti, ar nacionalinėmis valiutomis išreikšti mokesčio tarifai atitinka minimalius Direktyvoje nurodytus tarifus. Šis patikrinimas atliekamas naudojantis valiutos kursais, skelbiamais *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* pirmąją spalio mėnesio darbo dieną. Kasmet koreguodamos apmokestinimo lygius valstybės narės gali palikti galioti tuo metu taikomas mokesčių sumas tik jei konvertavus eurais išreikštas apmokestinimo lygio sumas nacionaline valiuta išreikštas apmokestinimo lygis padidėtų mažiau negu 5 % arba 5 eurais (priklausomai nuo to, kuri suma yra mažesnė).

---

1 OL L 283, 2003 10 31, p. 51–70.
2 OL L 301, 2014 10 21, p. 27–28.
3 OL L 170, 2011 6 30, p. 36–37.
4 Sąvoka „privatus pramoginis laivas“ apibrėžta Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies c punkto antroje pastraipoje.
5 Visi skaičiavimai pagrįsti 2018 m. spalio 1 d. valiutos kursu, t. y. 10,3300 SEK už 1 EUR. Plg. OL C 353, 2018 10 2, p. 1.

Prašomos nukrypti leidžiančios priemonės galiojimo laikotarpis – nuo 2020 m. birželio 26 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d.: dabartinės nukrypti leidžiančios priemonės laikotarpis pratęsiamas ir yra ilgiausias Energijos mokesčių direktyvos 19 straipsnyje leidžiamas laikotarpis.

Šio mokesčio sumažinimo tikslas – skatinti laivus, įprastai naudojančius pagalbinį nafta varomą variklį elektrai gaminti, naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją. Šiomis nuostatomis siekiama sumažinti taršą iš prisišvartavusių laivų, taip mažinant rūgštėjimą sukeliančių medžiagų nusėdimą, nes tai yra visų pirma pietvakarių Švedijoje kylanti problema. Be to, manoma, kad šios nuostatos padės reikšmingai pagerinti vietos aplinkos apsaugą, be kita ko, sumažinti triukšmo lygius.

Mokesčio lengvatą sudaro energijos mokestis, taikomas iš kranto tiekiamai elektros energijai, sumažintas nuo kitais būdais gaminamai elektros energijai taikomo 34,7 SEK už MWh lygio iki 5 SEK už MWh.

Kita vertus, vadovaudamosi Energijos mokesčių direktyvos 14 straipsnio 1 dalies c punktu, valstybės narės neturi apmokestinti energinių produktų, taip pat ir naudojamų elektros energijai gaminti uostuose prisišvartavusiuose laivuose. Be to, vadovaudamosi Direktyvos 15 straipsnio 1 dalies f punktu, jos gali taip elgtis, kai laivuose gaminama elektros energija navigacijai vidaus vandenyse. Švedija patvirtino, kad ji perkėlė pastarąją neprivalomą atleidimo nuo mokesčio galimybę į nacionalinę teisę.

Švedija taikys lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą visai ne mažesnės kaip 380 V įtampos elektros energijai, tiekiamai iš kranto komercinės laivybos laivams, kurių bendroji talpa ne mažesnė kaip 400 tonų. Šią ribą Švedijos valdžios institucijos laiko tinkama siekiant užtikrinti, kad į siūlomą lengvatos taikymo sritį patektų absoliuti tarptautinei laivybai naudojamų laivų dauguma ir nacionalinei laivybai naudojami didesni laivai. Manoma, kad būtent šių uostuose prisišvartavusių laivų papildomi varikliai išmeta didžiausią dalį teršalų. Lengvata netaikoma, kai laivas naudojamas asmeninėms reikmėms arba kai jam skaičiuojama prastova arba jis neeksploatuojamas ilgą laiką.

Be to, laivams neprivaloma naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją.

Švedijos valdžios institucijos pripažįsta, kad priemonė yra valstybės pagalba. Tačiau jai taikomos Komisijos „2014–2020 m. Valstybės pagalbos aplinkos apsaugai ir energetikai gairių“ 167–174 dalys. Be to, priemonė atitinka 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamente (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (toliau – Bendrasis bendrosios išimties reglamentas (BBIR)), nustatytas materialines sąlygas.

Švedijos valdžios institucijos pripažįsta, kad priemonė palanki komercinei laivybai naudojamų laivų savininkams. Tačiau, jų nuomone, konkurencijos požiūriu ji yra neutrali, nes skirta visiems (išskyrus laivus asmeniniam naudojimui) Švedijos uostuose prisišvartavusiems laivams. Dėl poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai Švedija daro prielaidą, kad jis bus nedidelis, nes uostų pasirinkimas priklauso nuo prekių paskirties vietos, o ne nuo mažesnių prisišvartavimo sąnaudų, susijusių su mokesčio už iš kranto tiekiamą elektros energiją lengvata.

Apskaičiuota, kad metinės biudžeto išlaidos sieks 6 mln. SEK.

Priemonė suteikiama atitinkamo sumažinto mokesčio už elektros energiją grąžinimo forma.

Švedijos institucijų nuomone, mokesčio lengvata, taikoma iš kranto tiekiamai elektros energijai, nesuteikia reikšmingo konkurencinio pranašumo laivų operatoriams, naudojantiems

iš kranto tiekiamą elektros energiją, palyginti su tais, kurie gamina elektros energiją laivuose. Jeigu būtų atsižvelgiama tik į elektros kainą ir mokestį, tai iš kranto tiekiamos elektros energijos kaina su mokesčio lengvata yra šiek tiek mažesnė už laive gaminamos elektros energijos kainą. Tačiau visai iš kranto tiekiamos elektros energijos naudojimo kainai taip pat daro poveikį papildomos tinklo mokesčių, investicijų į jungties laive įrengimą sąnaudos bei tiesioginės ar netiesioginės investicijų į uosto elektros energijos tiekimo infrastruktūrą sąnaudos. Investicijos į elektros tiekimo infrastruktūrą uostuose ir laivuose yra pakankamai didelės, todėl Švedijos valdžios institucijos mano, kad mažesnis mokesčio tarifas – išankstinė sąlyga uostams ir laivų savininkams investuoti.

Šia priemone siekiama sumažinti jūrų transporto poveikį aplinkai. Taikant šią priemonę bus sumažinta prisišvartavusių laivų keliama oro tarša ir triukšmas. Ši priemonė tam tikru būdu padės pasiekti, kad uostamiesčiuose būtų pasiektos azoto dioksido ribinės vertės, nustatytos Oro kokybės direktyvoje (2008/50/EB). Be to, tai daro teigiamą poveikį oro kokybės parametrams aplink uostus.

Švedija paprašė, kad leidimas galiotų iki 2023 m. gruodžio 31 d. (nuo 2020 m. birželio 26 d.), nenutraukiant dabartinės nukrypti leidžiančios priemonės galiojimo ilgiausiam direktyvos 19 straipsnio 2 dalyje nurodytam laikotarpiui.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Elektros energijos apmokestinimas reglamentuojamas Direktyva 2003/96/EB, visų pirma jos 10 straipsniu. 14 straipsnio 1 dalies c punkte nustatyta prievolė nuo mokesčio atleisti energinius produktus navigacijos tikslais ir laive gaminamą elektros energiją. 5, 15 ir 17 straipsniuose valstybėms narėms numatyta galimybė tam tikrais elektros energijos naudojimo atvejais taikyti diferencijuotas apmokestinimo normas, įskaitant atleidimą nuo mokesčio ar jo sumažinimą. Tačiau tose nuostatose nenumatytas lengvatinis iš kranto tiekiamos elektros energijos apmokestinimas.

Ši priemonė yra valstybės pagalba ir patenka į šios srities ES teisės aktų, visų pirma Komisijos reglamento 651/2014/ES[6], taikymo sritį.

*Energijos mokesčių direktyvos nuostatos*

*Priemonės vertinimas pagal Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnį*

Direktyvos 19 straipsnio 1 dalies pirmoje 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.“*

Komisija jau yra rekomendavusi naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją kaip alternatyvą elektros energijos gamybai prisišvartavusiuose laivuose ir taip pripažino šio pasirinkimo naudą aplinkai.[7]

---

[6] 2014 m. birželio 17 d. 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).

[7] 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).

Galimybę nustatyti palankesnę iš kranto tiekiamos elektros energijos apmokestinimo tvarką galima numatyti pagal Direktyvos 19 straipsnį, kadangi jo paskirtis – leisti valstybėms narėms papildomai atleisti nuo mokesčio ar jį sumažinti remiantis konkrečios politikos sumetimais.

Švedija paprašė, kad priemonė būtų taikoma maždaug 3,5 metų, t. y. trumpesnį nei ilgiausias pagal 19 straipsnio 2 dalį leistinas laikotarpis (šešeri metai). Iš esmės, nukrypti leidžiančios priemonės taikymo laikotarpis turėtų būti pakankamai ilgas, kad neatgrasytų uostų operatorių ir elektros energijos tiekėjų nuo tolesnių arba naujų reikiamų investicijų į elektros energijos tiekimo iš kranto infrastruktūrą. Šis laikotarpis suteiks teisinį tikrumą ir laivų operatoriams, kurie turi planuoti savo investicijas į laivų įrenginius.

Tačiau nukrypti leidžianti priemonė neturėtų pakenkti būsimai esamos teisinės sistemos raidai ir turėtų būti atsižvelgiama į būsimą Energijos mokesčių direktyvos persvarstymą ir į tai, kad Taryba gali priimti teisės aktą, grindžiamą Komisijos pasiūlymu iš dalies pakeisti Energijos mokesčių direktyvą. Ši peržiūra atliekama po Energijos mokesčių direktyvos vertinimo[8] ir 2019 m. lapkričio 28 d. Tarybos išvadų dėl ES energijos mokesčių sistemos[9]. Savo išvadose Taryba paprašė Komisijos išnagrinėti ir įvertinti galimus variantus, siekiant tinkamu laiku paskelbti pasiūlymą dėl Energijos mokesčių direktyvos peržiūros ir paragino Komisiją itin didelį dėmesį skirti šios direktyvos taikymo sričiai, minimalioms normoms ir mokesčių sumažinimui ar atleidimui nuo jų konkrečiomis aplinkybėmis.

Šiomis aplinkybėmis atrodo tinkama prašomą leidimą suteikti prašomam laikotarpiui, tačiau nukrypti leidžianti priemonė gali galioti tik iki momento (ankstesnio nei 2023 m. pabaiga), kai bus pradėtos taikyti šią sritį reglamentuojančios bendrosios nuostatos.

*Valstybės pagalbos taisyklės*

Švedijos valdžios institucijų numatyta mokesčio lengvata – 5 SEK (maždaug 0,484 EUR) ([10]) už MWh prašymo pateikimo metu atitiko mažiausią verslo tikslais naudojamos elektros apmokestinimo normą, kaip nustatyta Direktyvoje 2003/96/EB.

Taigi atrodo, kad priemonei gali būti taikomas Komisijos reglamento 651/2014/ES 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 pagalbos taisyklėms, ypač pagalbos, kuriai taikoma išimtis ir kuri patenka į Komisijos reglamento 651/2014/ES taikymo sritį, atveju.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

*Aplinkos ir kovos su klimato kaita politika*

Prašoma priemonė daugiausiai susijusi su ES aplinkos politika. Atsižvelgiant į tai, kad priemonė padės mažinti bunkerinio kuro deginimą uostuose prisišvartavusiuose laivuose, ja bus faktiškai prisidedama prie tikslo gerinti vietos oro kokybę, mažinti triukšmą ir kovoti su

[8] SWD(2019) 329 *final*.

[9] 2019 m. lapkričio 28 d. Tarybos išvados, 14608/19, FISC. 458.

[10] Visi skaičiavimai pagrįsti 2018 m. spalio 1 d. valiutos kursu, t. y. 10,3300 SEK už 1 EUR. Plg. OL C 353, 2018 10 2, p. 1.

klimato kaita. Direktyvoje 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės[11] reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų, kad kai kurių oro teršalų lygiai neviršytų toje direktyvoje nustatytų ribinių verčių, siektinų verčių ir kitų oro kokybės standartų. Vykdydamos šį įpareigojimą valstybės narės turi rasti būdų, kaip išspręsti tokias joms aktualias problemas, kaip, pvz., uostuose prisišvartavusių laivų išmetamų teršalų problema, todėl, įgyvendinant bendrą oro kokybės strategiją, uostuose, kuriuose kyla šių problemų, bus skatinama vartoti iš kranto tiekiamą elektros energiją. Iš kranto tiekiamos elektros energijos naudojimas taip pat skatinamas Direktyva (ES) 2016/802[12], kuria reglamentuojamas sieros kiekis jūriniame kure.

Švedijos valdžios institucijų teigimu, dėl iš kranto tiekiamos elektros energijos naudojimo sumažėjo išmetami sieros dioksido, azoto oksidų, kietųjų dalelių ir anglies oksidų kiekiai. Šiuo metu Švedijos valdžios institucijos neturi naujesnių su priemone susijusių išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimo skaičiavimų. Visas priemonės potencialas nebuvo išnaudotas, nes tiek krantinėms, tiek laivams reikalinga brangi įranga. Iš kranto tiekiamos elektros energijos naudojimas Švedijai yra svarbus siekiant laikytis oro kokybės standartų pagal 2008 m. gegužės 21 d. Direktyvos 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje.

*Energetikos politika*

Priemonė atitinka Direktyvą 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo[13], kuria sprendžiamas klausimas, susijęs su iš kranto tiekiamos elektros energijos infrastruktūros sukūrimu uostuose, kai yra tokios infrastruktūros poreikis ir kai išlaidos proporcingos naudai, įskaitant naudą aplinkai. Ji taip pat pripažinta bendros svarbos tikslu teikiant valstybės pagalbą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį[14].

Reikia prisiminti, kad viena svarbi priežastis, dėl kurios iš kranto tiekiamos elektros energijos konkurencinė padėtis nepalanki, yra ta, kad alternatyva, t. y. jūrų uostuose prisišvartavusiuose laivuose gaminama elektros energija, šiuo metu yra visiškai neapmokestinama: neapmokestinamas ne tik elektros energijai gaminti deginamas bunkerinis kuras (tai atitinka Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies a punktą), bet ir pati laivuose gaminama elektros energija (plg. 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 elektros energiją, laivo savininkas, kuris dažnai yra įsikūręs trečiojoje šalyje, arba operatorius turėtų deklaruoti, kiek elektros energijos 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.

*Transporto politika*

---

11 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008 6 11, p. 1).

12 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse (OL L 132, 2016 5 21, p. 58–78).

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 2014 m. balandžio 9 d. C(2014) 2231 *final*.

Ši priemonė atitinka Komisijos rekomendaciją 2006/339/EB dėl skatinimo Bendrijos uostuose prisišvartavusius laivus naudoti elektros energiją iš kranto[15] ir Komisijos komunikatą „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos“[16].

*Vidaus rinka ir sąžininga konkurencija*

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

Švedijos valdžios institucijos nenustatė reikšmingų laivų savininkų uostų pasirinkimo pokyčių, kuriuos būtų galima sieti su galimybe naudotis iš kranto tiekiamos elektros energijos infrastruktūra. Šiuo metu iš kranto tiekiama elektros energija naudojasi daugiausia keltai ir reguliariaisiais reisais plaukiojantys laivai. Laivų savininkai renkasi uostą ne pagal tai, ar iš kranto tiekiama elektros energija. Remiantis suinteresuotaisiais subjektais, kruiziniai laivai dažnai renkasi švartavimosi vietas, kuriose elektros energija tiekiama iš kranto.

Be to, naudoti iš kranto tiekiamą elektros energiją galės atitinkami laivai, nepriklausomai nuo vėliavos, su kuria plaukioja, taigi, nacionaliniams ekonominės veiklos vykdytojams nebus taikoma palankesnė apmokestinimo tvarka nei jų konkurentams iš kitų ES valstybių narių.

Kalbant apie uostų konkurenciją, galima tikėtis, kad bet koks galimas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai, kuris galėtų atsirasti, jei laivai imtų keisti savo maršrutus, kad pasinaudotų galimybe naudoti lengvatiniu mokesčio tarifu apmokestintą iš kranto tiekiamą elektros energiją, būtų nedidelis. Kadangi, kaip minėta, elektros energijos tiekimas iš kranto, nežiūrint mokesčio lengvatos, bent artimiausiu metu neturėtų tapti ekonomiškesnis už elektros energijos gamybą laivuose, vargu, ar dėl šios mokesčio už elektros energiją, tiekiamą iš kranto, lengvatos būtų smarkiai iškreipta uostų konkurencija, nes laivai dėl jos keistų maršrutus.

Atsižvelgiant į laikotarpį, kuriuo siūloma pratęsti leidimą taikyti mokesčio lengvatą, jeigu nebus reikšmingų dabartinės sistemos ir padėties pokyčių, ankstesnėse dalyse pateikta analizė greičiausiai nepasikeis iki priemonės galiojimo termino.

## 2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Tarybos direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Pati netiesioginio apmokestinimo sritis, kuriai taikomas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsnis, nepriklauso išimtinei Europos Sąjungos kompetencijai, kaip apibrėžta tos sutarties 3 straipsnyje.

---

[15] 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).

[16] 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.

Tačiau pagal Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnį Tarybai pagal antrinę teisę yra suteikta išimtinė kompetencija vadovaujantis 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. Mokestis nesumažinimas daugiau, nei reikia, kad būtų pasiektas nurodytas tikslas.

- **Priemonės pasirinkimas**

Siūloma priemonė – Tarybos įgyvendinimo sprendimas. Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnyje numatyta tik ši priemonė.

## 3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Siekiant įgyvendinti priemonę galiojančių teisės aktų įvertinimo atlikti nereikia.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Šis pasiūlymas yra pagrįstas Švedijos 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, tad jo poveikio vertinimas nereikalingas.

Iš Švedijos pateiktos informacijos matyti, kad priemonė turės ribotą poveikį mokestinėms pajamoms. Išsamiau, atsižvelgiant į Švedijos valdžios institucijų skaičiavimą numatoma, kad su priemone susijusios mokestinės išlaidos ateinančiais metais sumažės 6 mln. SEK per metus.

Švedija tikisi, kad priemonė darys teigiamą poveikį siekiant aplinkos apsaugos tikslų, visų pirma gerinant oro kokybę, pagal Direktyvą 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje. Dėl iš kranto tiekiamos elektros energijos naudojimo sumažėjo išmetami sieros dioksido, azoto oksidų, kietųjų dalelių ir anglies oksidų kiekiai. Visas priemonės potencialas nebuvo išnaudotas, nes tiek krantinėms, tiek laivams reikalinga brangi įranga.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šia priemone supaprastinimas neatliekamas. Priemonė priimama Švedijai pateikus prašymą ir yra skirta tik šiai valstybei narei.

- **Pagrindinės teisės**

Ši priemonė pagrindinėms teisėms įtakos neturi.

## 4. POVEIKIS BIUDŽETUI

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

## 5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėsena, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Įgyvendinimo planas nebūtinas. Šis pasiūlymas yra susijęs su leidimo sumažinti mokestį suteikimu vienai valstybei narei jos pačios prašymu. Leidimas suteikiamas ribotam laikotarpiui iki 2023 m. gruodžio 31 d. Mokesčio tarifas, kuris bus taikomas, turės atitikti Energijos mokesčių direktyva nustatytą minimalų apmokestinimo lygį. Priemonę galima įvertinti, jeigu bus pateiktas prašymas pratęsti jos galiojimą pasibaigus galiojimo laikotarpiui.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Aiškinamųjų dokumentų dėl šio pasiūlymo perkėlimo į nacionalinę teisę nereikia.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnyje nustatoma, kad Švedijai bus leista taikyti lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą už uoste prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus, tiesiogiai tiekiamą elektros energiją (iš kranto tiekiamą elektrą). Mokesčio tarifas negali būti mažesnis už Direktyva nustatytą minimalų verslui naudojamos elektros energijos apmokestinimo lygį. Lengvatiniu tarifu apmokestintos elektros energijos nebus galima tiekti privatiems pramoginiams laivams, kaip nustatyta Direktyvos 2003/96/EB 14 straipsnio 1 dalies c punkto antroje pastraipoje.

2 straipsnyje nustatoma, kad, Švedijai paprašius, prašomas leidimas suteikiamas nuo 2020 m. birželio 26 d., nepertraukiant dabartinio Tarybos įgyvendinimo sprendimo 2014/725/ES galiojimo, iki 2023 m. gruodžio 31 d. per ilgiausią šešerių metų laikotarpį, leidžiamą pagal Direktyvą.

2020/0254 (NLE)

Pasiūlymas

# TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

## kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Švedijai leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai

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) Tarybos įgyvendinimo sprendimu 2014/725/ES[2], vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Švedijai iki 2020 m. birželio 25 d. leista taikyti lengvatinį mokesčio tarifą uoste prisišvartavusiems laivams tiesiogiai tiekiamai elektros energijai (iš kranto tiekiama elektros energija);

(2) 2019 m. rugpjūčio 15 d. raštu Švedija siekė gauti leidimą toliau taikyti lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą iš kranto tiekiamai elektros energijai remiantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu. 2020 m. balandžio 1 d. raštu Švedijos valdžios institucijos pateikė papildomos informacijos;

(3) ketindama taikyti mokesčių lengvatą, Švedija siekia skatinti plačiau vartoti iš kranto tiekiamą elektros energiją. Tokios elektros energijos naudojimas laikomas aplinkai mažiau kenksmingu būdu aprūpinti elektros energija uostuose prisišvartavusius laivus, nei bunkerinio kuro deginimas tuose laivuose;

(4) naudojant iš kranto tiekiamą elektros energiją į orą nepatenka teršalai, išmetami deginant bunkerinį kurą, dėl to gerėja vietos oro kokybė uostamiesčiuose ir mažėja triukšmas. Todėl manoma, kad priemone bus prisidėta prie Sąjungos aplinkos, sveikatos ir klimato politikos uždavinių įgyvendinimo;

(5) leidžiant Švedijai taikyti lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą iš kranto tiekiamai elektros energijai neviršijama to, kas būtina tokios elektros energijos vartojimui padidinti, kadangi daugeliu atvejų elektros energijos gamyba laivuose išliks kaip konkurencingesnė alternatyva. Dėl tos pačios priežasties ir dėl to, kad šiuo metu šios technologijos patekimo į rinką galimybės yra palyginti mažos, vargu, ar šios priemonės taikymo metu bus labai iškraipyta konkurencija, tad ji neturės padarinių tinkamam vidaus rinkos veikimui;

(6) remiantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 2 dalimi, kiekvieno pagal tą nuostatą suteikiamo leidimo galiojimo laikotarpis turi būti griežtai apribotas. Siekiant užtikrinti,

[1] OL L 283, 2003 10 31, p. 51.
[2] OL L 301, 2014 10 21, p. 27–28.

kad leidimo galiojimo laikotarpis būtų pakankamai ilgas ir uosto operatorių neatgrasytų nuo reikiamų investicijų, prašomą leidimą reikėtų suteikti iki 2023 m. gruodžio 31 d. Tačiau leidimas turėtų nustoti galioti nuo tos dienos, kai pradedamos taikyti bet kokios Tarybos, remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsniu arba kita atitinkama nuostata, priimtos bendrosios mokesčių lengvatų, taikomų iš kranto tiekiamai elektros energijai, nuostatos, jeigu tokios nuostatos pradedamos taikyti iki 2023 m. gruodžio 31 d.;

(7) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą uostų ir laivų operatoriams ir išvengti galimo administracinės naštos elektros energijos skirstytojams ir perskirstytojams padidėjimo, reikėtų užtikrinti, kad Švedija iš kranto tiekiamai elektros energijai mokesčių lengvatą galėtų taikyti nepertraukiamai. Todėl prašomas leidimas turi būti suteiktas nuo 2020 m. birželio 26 d., siekiant nepertraukiamumo pagal iki tol remiantis Tarybos įgyvendinimo sprendimu 2014/725/ES galiojusias priemones;

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

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

*1 straipsnis*

Švedijai suteikiamas leidimas taikyti lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą už uoste prisišvartavusiems laivams, išskyrus privačius pramoginius laivus, tiesiogiai tiekiamą elektros energiją (iš kranto tiekiamą elektros energiją) su sąlyga, kad laikomasi minimalių apmokestinimo lygių pagal Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnį.

*2 straipsnis*

Šis sprendimas taikomas nuo 2020 m. birželio 26 d. iki 2023 m. gruodžio 31 d.

Tačiau jeigu Taryba, remdamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsniu arba kita atitinkama nuostata, nustato bendras mokesčių lengvatų iš kranto tiekiamai elektros energijai taikymo taisykles, šis sprendimas nustoja galioti tą dieną, kai pradedamos taikyti minėtos bendrosios taisyklės.

*3 straipsnis*

Šis sprendimas skirtas Švedijos Karalystei.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu*
*Pirmininkas*