



Rada
Evropské unie

Brusel 17. září 2020
(OR. en)

10894/20

**Interinstitucionální spis:
2020/0255(NLE)**

**FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402**

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	14. září 2020
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2020) 498 final
Předmět:	Návrh PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ RADY, kterým se v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES Francii povoluje uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2020) 498 final.

Příloha: COM(2020) 498 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.9.2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Návrh

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ RADY,

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Zdanění energetických produktů a elektřiny je v Unii upraveno směrnicí Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny¹ (dále jen „směrnice o zdanění energie“ nebo „směrnice“).

Podle čl. 19 odst. 1 směrnice může Rada kromě ustanovení uvedených zejména v člancích 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.

Francie požádala o povolení uplatňovat sníženou sazbu daně z konečné spotřeby elektřiny na elektřinu dodávanou přímo plavidlům námořní a vnitrozemské vodní dopravy (včetně rybářských plavidel), která nejsou soukromými rekreačními plavidly², v kotvištích přístavů (dále jen „pobřežní elektřina“)³. Cílem tohoto návrhu je udělit zmíněné povolení na základě požadované odchylky platné do 31. prosince 2025.

Francouzské orgány informovaly Komisi dopisem ze dne 7. srpna 2019 o svém záměru uplatnit toto opatření. Další informace a vysvětlení byly poskytnuty dne 4. března 2020 a dne 30. dubna 2020.

Francie žádá o povolení uplatňovat sníženou sazbu daně ve výši 0,50 EUR/MWh, která se rovná minimální sazbě daně z elektřiny pro obchodní účely stanovené ve směrnici, na pobřežní dodávku elektřiny plavidlům provozovaným výlučně pro obchodní účely ve vodách Unie a ve vnitrozemských vodách (včetně rybolovu).

Požadovaná doba platnosti je od 1. ledna 2020 do 31. prosince 2025, což nepřesahuje maximální období stanovené v článku 19 směrnice o zdanění energie.

Toto snížení má poskytnout ekonomickou pobídku k zavádění a využívání pobřežní elektřiny, aby se snížilo znečištění ovzduší v přístavních městech, zlepšila kvalita místního ovzduší a snížila hladina hluku ve prospěch zdraví obyvatel.

Smyslem opatření, které bude Francie uplatňovat, je také snížit celkový dopad vodní dopravy na životní prostředí.

Požadovaným opatřením hodlá Francie poskytnout pobídku k využívání pobřežní elektřiny, jež se považuje za méně znečišťující alternativu k výrobě elektřiny na palubě plavidel v kotvištích přístavů. Jak je uvedeno v žádosti, ve Francii je základní sazba daně z elektřiny ve výši 22,50 EUR/MWh. Požadovaná daňová úleva činí 22,00 EUR/MWh. To znamená, že v důsledku toho by příjemci platili na základě použitelné minimální sazby daně EU za elektřinu pro obchodní účely podle směrnice o zdanění energie 0,50 EUR/MWh (jak je uvedeno v čl. 10 odst. 1 a tabulce C přílohy I směrnice).

¹ Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

² Pojem „soukromé rekreační plavidlo“ je definován v čl. 14 odst. 1 písm. c) druhém pododstavci směrnice 2003/96/ES.

³ Kromě toho, jak uvedly francouzské orgány, měla by se snížená sazba daně na elektřinu vztahovat také na elektřinu dodanou ze zdrojů energie (mobilníchzařízení) využívajících LNG (zkapalněný zemní plyn).

Na druhé straně, podle čl. 14 odst. 1 písm. c) směrnice o zdanění energie jsou členské státy povinny osvobodit od daně energetické produkty používané pro výrobu elektřiny a elektřinu vyrobenou na palubě lodí v kotvištích přístavů. Mohou tak rovněž učinit v případě energetických produktů používaných k výrobě elektřiny a elektřiny vyráběné na palubě lodí pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách podle čl. 15 odst. 1 písm. f) směrnice. Francie potvrdila provedení tohoto volitelného osvobození do svých právních předpisů⁴.

Francouzské orgány uvedly, že snížení daně se vztahuje na všechny lodě kromě soukromých rekreačních plavidel v tom smyslu, že ze snížení daně mohou mít prospěch všechny lodě pro obchodní plavbu, bez ohledu na velikost či stát vlajky. V některých případech mohou mít plavidla povinnost využívat pobřežní elektřinu.

Jak je uvedeno v žádosti, odhadovaný počet příjemců je přibližně 7 000 (včetně společností zajišťujících námořní a vnitrozemskou vodní dopravu, jakož i odvětví rybolovu). Z dlouhodobého hlediska se jedná o maximální potenciální počet příjemců při zohlednění odhadovaného nárůstu zavádění systémů připojení pobřežní elektřiny. Počet v současnosti rozmístěných terminálů pro pobřežní elektřinu je omezený (přibližně 230), nacházejí se zejména ve veřejném prostoru vnitrozemských vodních cest a jsou určeny k přepravě zboží a cestujících. V současné době neexistují žádné terminály pro rybářská plavidla⁵.

Francouzské orgány jako odhad daňových výdajů plynoucích z uvedeného opatření vypočítaly ztrátu daňových příjmů na základě množství spotřebované elektřiny, částky požadovaného daňového zvýhodnění a počtu terminálů. Spotřeba elektřiny z těchto terminálů činí přibližně 12 000 MWh/rok a daňová úleva by činila 22,00 EUR/MWh (standardní sazba daně, jak je uvedeno výše, činí 22,50 EUR/MWh): výsledkem je ztráta daňových příjmů v přibližné výši 270 000 EUR. Vzhledem k rostoucímu počtu terminálů (ze současných 230 na přibližně 256 v blízké budoucnosti) se v nadcházejícím období odhaduje skutečná ztráta představující přibližně 300 000 EUR.

Francie požádala, aby povolení bylo uděleno na období od 1. ledna 2020 do 31. prosince 2025, tj. na maximální období, jež umožňuje čl. 19 odst. 2 směrnice.

Nižší sazbou daně chce Francie příslušné hospodářské subjekty pobízet k rozvoji a využívání pobřežní elektřiny, aby se snížily emise přenášené vzduchem a hluk ze spalování fosilních paliv na plavidlech v kotvištích, a také emise CO₂. Uplatňování snížené sazby daně by posílilo konkurenceschopnost pobřežní elektřiny oproti spalování ropných paliv na palubě, které je od daně osvobozeno.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Zdanění elektřiny se řídí směrnicí o zdanění energie 2003/96/ES, zejména článkem 10. V čl. 14 odst. 1 písm. c) je stanoveno povinné osvobození od daně u energetických produktů pro plavbu a u elektřiny vyráběné na palubě plavidel. Články 5, 15 a 17 stanoví možnost členských států uplatňovat rozlišené sazby daně, osvobození od daně a její snížení na určitá použití elektřiny. Nicméně tato ustanovení explicitně nestanoví, že se sníží zdanění pobřežní elektřiny.

⁴ Kromě toho francouzské orgány zdůraznily, že snížená sazba vnitrostátní daně z konečné spotřeby elektřiny se již týká přepravy cestujících a zboží po železnici, metrem, tramvají, lanovkou, hybridním dobíjecím či elektrickým autobusem a trolejbusem.

⁵ Francouzské orgány poskytly seznam přístavů, které mají zájem o používání nebo budoucí instalaci terminálů pro pobřežní elektřinu: jedná se o několik námořních i vnitrozemských přístavů.

Opatření představuje státní podporu a spadá do působnosti právních předpisů EU týkajících se tohoto tématu, zejména nařízení Komise 651/2014/EU⁶.

Ustanovení podle směrnice o zdanění energie

V čl. 19 odst. 1 prvním pododstavci směrnice se uvádí:

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 důvodů některé zvláštní politiky.

Prostřednictvím dotyčného snížení daně sledují francouzské orgány cíl spočívající v podpoře způsobu uspokojování energetických potřeb lodí v kotvištích přístavů, který je méně škodlivý pro životní prostředí, což by mělo zlepšit kvalitu místního ovzduší a snížit hladinu hluku. Komise již využívání pobřežní elektřiny jakožto alternativy k výrobě elektřiny na palubě plavidel v kotvištích doporučila, a příslušné výhody pro životní prostředí tak uznala⁷. Vnitrostátní standardní sazba na elektřinu je v současné době 22,50 EUR/MWh; požadovaná daňová úleva činí 22,00 EUR/MWh. V důsledku toho by se příjemcům na základě směrnice o zdanění energie účtovala minimální unijní daňová sazba na elektřinu ve výši 0,50 EUR/MWh, a tento krok tak může nadále přispívat ke stanoveným cílům politiky.

Možnost zavedení příznivého daňového přístupu k pobřežní elektřině lze zvažovat podle článku 19 směrnice, neboť účelem je umožnit členským státům, aby zavedly další osvobození od daně nebo snížení z důvodů některé zvláštní politiky.

Francie požádala, aby se opatření používalo po maximální délku období podle čl. 19 odst. 2 směrnice (tj. šest let). Doba uplatňování odchylky by měla být v zásadě dostatečně dlouhá, aby provozovatele přístavů a poskytovatele elektřiny neodradila od nových či pokračujících potřebných investic do zařízení pro pobřežní elektřinu. Toto období poskytne maximální možnou míru právní jistoty i provozovatelům lodí, kteří si musí naplánovat investice do palubního zařízení.

Odchylka by však neměla ohrozit budoucí vývoj stávajícího právního rámce a měla by zohlednit nadcházející revizi směrnice o zdanění energie a možné přijetí právního aktu Radou na základě návrhu Komise na změnu směrnice o zdanění energie. Tento přezkum vychází z hodnocení směrnice o zdanění energie⁸ a závěrů Rady o rámci EU pro zdanění energie z 28. listopadu 2019⁹. Rada ve svých závěrech vyzvala Komisi, aby analyzovala a vyhodnotila možné varianty s cílem včas zveřejnit návrh revize směrnice o zdanění energie a vyzvala Komisi, aby věnovala zvláštní pozornost oblastí působnosti směrnice, minimálním sazbám a konkrétním snížením daní a osvobozením od daně.

Za těchto okolností, i když se jeví jako vhodné udělit povolení pro požadované období, by platnost odchylky měla být podmíněna tím, aby se všeobecná ustanovení v této oblasti začala používat dříve než na konci roku 2025.

⁶ Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem, (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).

⁷ 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).

⁸ Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2019) 329 final.

⁹ Závěry Rady ze dne 28. listopadu 2019 – dokument 14608/19, FISC 458.

Francouzské orgány zdůraznily, že jsou zapotřebí další opatření (např. regulační opatření ke snížení nákladů na připojení nebo k tomu, aby bylo možné v určitých případech zavést povinnost využívání pobřežní elektřiny, jakož i další právní nástroje k dalšímu a užšímu zapojení veřejného a soukromého sektoru), přičemž některá regulační opatření jsou již zavedena. Cílem těchto opatření je mimo jiné zlepšit rámcové podmínky pro využívání pobřežní elektřiny v přístavech.

Pravidla státní podpory

Snížená sazba daně ve výši 0,50 EUR/MWh, kterou hodlají zavést francouzské orgány, je rovna minimální unijní úrovni zdanění pro obchodní účely podle článku 10 směrnice 2003/96/ES. Zdá se, že opatření tedy spadá pod článek 44 nařízení Komise č. 651/2014/EU, ve kterém 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, a zvláště v případě vyňaté podpory, spadající do působnosti nařízení Komise (EU) č. 651/2014.

• **Soulad s ostatními politikami Unie**

Politika životního prostředí a změny klimatu

Požadované opatření se týká především politiky EU v oblasti životního prostředí a politiky v oblasti změny klimatu. Jelikož pomůže omezit spalování ropných paliv na palubách plavidel v přístavech, přispěje k plnění cíle spočívajícího ve zlepšení kvality místního ovzduší a snížení hladiny hluku. Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší¹⁰ členským státům ukládá zajistit, aby hodnoty některých látek znečišťujících ovzduší nepřekračovaly limitní hodnoty a aby byly dosaženy cílové hodnoty a zajištěn soulad s ostatními standardy kvality stanovenými v uvedené směrnici. Po členských státech se vyžaduje, aby tam, kde je to příslušné, našly 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. Používání pobřežní elektřiny se rovněž podporuje podle směrnice (EU) 2016/802¹¹, která upravuje obsah síry v lodních palivech.

Podle francouzských orgánů je pravděpodobné, že opatření povede k celkovému snížení znečištění, které se odhaduje na základě skutečné spotřeby pobřežní elektřiny v roce 2019.

V námořní dopravě činila tato spotřeba přibližně 10 400 MWh, ekvivalentní spotřeba těžkého topného oleje podle dostupných údajů by vygenerovala:

- 4 472 kg emisí SO_x SO_x,
- 135 200 kg emisí NO_x NO_x,
- 5 919 kg pevných částic PM_{2.5}.

¹⁰ Směrnice 2008/50/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/802 ze dne 11. května 2016 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech (Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58).

Pokud jde o emise skleníkových plynů, ekvivalentní spotřeba těžkého topného oleje by vyprodukovala 3 369 600 kg CO₂.

Vzhledem k tomu, že spotřeba pobřežní elektřiny ve vnitrozemské vodní dopravě činila 1 800 MWh, měla by ekvivalentní spotřeba motorové nafty v jiné než silniční dopravě za následek emise znečišťujících látek:

- 155,56 kg SO_x,
- 1 101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg pevných částic (včetně 553,71 kg PM_{2,5}).

Pokud jde o skleníkové plyny, ekvivalentní spotřeba motorové nafty by vygenerovala 553 780 kg CO₂.

Na druhé straně, pokud jde o elektřinu z pobřežní rozvodné sítě a odhadovaný dopad obnovitelných zdrojů energie, Francie zdůraznila, že ve vnitrostátní skladbě zdrojů energie se podíl energie z obnovitelných zdrojů během posledních deseti let zvýšil přibližně o 4 body, tj. z 6,6 % v roce 2007 na 10,7 % v roce 2017. Obnovitelné zdroje tedy jsou v roce 2017 na čtvrtém místě mezi zdroji primární energie, a to za jádrem (40,0 %), ropnými produkty (28,9 %) a plynem (15,7 %). Mimo tento trend se primární spotřeba energie z obnovitelných zdrojů mění v závislosti na jednotlivých letech, a to podle různých faktorů¹².

Energetická politika

Opatření je v souladu se směrnicí 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva¹³, 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. Bylo též uznáno jako cíl společného zájmu pro poskytnutí státní podpory podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU¹⁴.

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 takovátto prohlášení vydávat pro každý členský stát, jehož teritoriálních vod se to týká. Totéž platí pro vnitrozemskou plavbu a volitelný daňový režim stanovený v čl. 15 odst. 1 písm. f) směrnice (ve skutečnosti uplatňovaný Francií). Za této situace může být odůvodněné

¹² Pokud jde navíc o výše uvedené využívání LNG za účelem výroby a dodávek pobřežní elektřiny, odhaduje se snížení emisí CO₂ na 22 % (ve srovnání s používáním lodního paliva).

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).

¹⁴ C(2014) 2231 final ze dne 9. dubna 2014.

nepenalizovat méně znečišťující alternativu v podobě pobřežní elektřiny tím, že se Francii povolí uplatňovat nižší sazbu daně.

Dopravní politika

Toto opatření je v souladu s doporučením Komise 2006/339/ES o podpoře využívání pobřežní elektrické energie loděmi v kotvištích přístavů Unie¹⁵ a se sdělením Komise Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy¹⁶.

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 komerčně využívá 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 palubě¹⁷, 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 Francie dodrží minimální úroveň zdanění stanovenou ve směrnici 2003/96/ES.

Kromě toho, jak již bylo uvedeno, provozovatelé lodí, kteří využívají pobřežní elektřinu zdaněnou na minimální úrovni podle směrnice 2003/96/ES, v zásadě nezískávají hospodářskou výhodu oproti provozovatelům, kteří vyrábějí svou vlastní elektřinu na palubě, protože tato elektřina je osvobozena od daně. Náhrada elektřiny z vlastní výroby za pobřežní elektřinu zdaněnou použitelnou minimální sazbou by podle francouzských orgánů nevedla k celkovému výraznému nákladovému zvýhodnění¹⁸.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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, KOM(2009) 8 v konečném znění ze dne 21. ledna 2009.

¹⁷ Viz Generální ředitelství Evropské komise pro životní prostředí, Service Contract Ship Emissions: 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).

¹⁸ Pokud jde o srovnání nákladů, podle francouzských orgánů činí kupní cena elektřiny dodávané prostřednictvím terminálů pro pobřežní elektřinu přibližně 0,10 EUR/kWh; u vnitrozemské vodní dopravy činí vnitrostátní tarif, který subjekt VNF (*Voies navigables de France*) a některé další přístavy uplatňují při využívání terminálů, 0,20 EUR/kWh (včetně nákupní ceny za elektřinu). Na druhou stranu minimální náklady na kWh činí u motorové nafty přibližně 0,2192 EUR (vnitrozemská vodní doprava) a u těžkého topného oleje přibližně 0,0953 EUR (námořní doprava).

Kromě toho přístup k pobřežní elektřině bude k dispozici pro dotčená plavidla bez ohledu na jejich vlajku, aniž by to vedlo k výhodnějšímu daňovému režimu pro vnitrostátní hospodářské subjekty vůči jejich konkurentům z jiných členských států EU.

Co se týká hospodářské soutěže mezi přístavy, lze očekávat, že případný dopad na obchod mezi členskými státy, jenž by mohl vzniknout, pokud by plavidla kvůli možnosti spotřebovat pobřežní elektřinu se sníženou sazbou daně změnila své trasy, bude 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. Francouzské orgány tvrdí, že při výběru přístavů hrají roli další faktory (jako je místo určení nákladu), takže pouhá dostupnost pobřežní elektřiny podléhající nižší sazbě daně se nezdá být rozhodující.

Pokud nedojde k významným změnám stávajícího rámce a situace, je vzhledem k časovému rámci, po který se navrhuje povolení uplatňovat sníženou sazbu daně, nepravděpodobné, že se analýza provedená v předchozích odstavcích změní před datem skončení platnosti opatření.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Článek 19 směrnice Rady 2003/96/ES.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

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 přezkoumání dodržování zásady subsidiarity.

• Proporcionalita

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Snížení daně nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení uvedeného cíle.

• Volba nástroje

Navrhovaným nástrojem je prováděcí rozhodnutí Rady. Článek 19 směrnice 2003/96/ES stanoví pouze tento druh opatření.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ EX POST, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Hodnocení ex post / kontroly účelnosti platných právních předpisů

Opatření nevyžaduje hodnocení platných právních předpisů.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

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

- **Získání a využití výsledků odborných konzultací**

Nebylo třeba využít externích odborných konzultací.

- **Posouzení dopadů**

Tento návrh se týká povolení pro jednotlivý členský stát, vydaného na jeho žádost, a nevyžaduje posouzení dopadů.

Informace, které Francie poskytla, naznačují, že opatření bude mít omezený dopad na daňové příjmy (jak je uvedeno výše, pro nadcházející období se odhaduje skutečná ztráta na zhruba 300 000 EUR) a daňová sazba na pobřežní elektřinu bude stále vyšší než minimální úroveň zdanění stanovená ve směrnici 2003/96/ES. Francie očekává, že opatření bude mít pozitivní dopad na dosažení cílů v oblasti ochrany životního prostředí a povede zejména ke snížení emisí (odhad je uveden výše), ke zlepšení kvality místního ovzduší a ke snížení hladiny hluku v přístavních městech.

- **Účelnost a zjednodušování právních předpisů**

Opatření nestanoví zjednodušení. Vychází ze žádosti, kterou podala Francie, a týká se pouze tohoto členského státu.

- **Základní práva**

Opatření nemá žádný dopad na základní práva.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

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

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Prováděcí plány a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Prováděcí plán není zapotřebí. Tento návrh se týká povolení k snížení daně pro jeden členský stát na základě jeho žádosti. Je navržen na omezené období do 31. prosince 2025. Použije se daňová sazba, která se bude rovnat minimální úrovni zdanění stanovené směrnicí o zdanění energie. Toto opatření může být vyhodnoceno v případě žádosti o prodloužení po uplynutí platnosti.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

V návrhu se nevyžadují informativní dokumenty o provádění.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 stanoví, že Francie bude moci uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům zakotveným ve francouzských přístavech („pobřežní elektřina“), s výjimkou soukromých rekreačních plavidel. Daňová sazba nesmí být nižší než 0,50 EUR za MWh, což je minimální úroveň zdanění elektřiny pro obchodní účely stanovená směrnicí.

Nebude možné dodávat elektřinu za sníženou sazbu soukromým rekreačním plavidlům definovaným v čl. 14 odst. 1 písm. c) druhém pododstavci směrnice 2003/96/ES.

Článek 2 stanoví, že požadované povolení se uděluje s účinkem od 1. ledna 2020 do 31. prosince 2025, jak Francie požaduje, a to na šest let, což je maximální délka umožněná směrnicí.

Návrh

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ RADY,**kterým se v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES Francii povoluje uplatňovat 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 elektřiny¹, a zejména na článek 19 uvedené směrnice,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dopisem ze dne 7. srpna 2019 požádala Francie podle článku 19 směrnice 2003/96/ES o povolení uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům námořní a vnitrozemské vodní dopravy v kotvištích přístavů („pobřežní elektřina“). Francouzské orgány poskytly další informace a vysvětlení dne 4. března 2020 a dne 30. dubna 2020.
- (2) Prostřednictvím snížené sazby daně, kterou hodlá uplatňovat, chce Francie dále podporovat zavádění a využívání pobřežní elektřiny. Využívání uvedeného druhu elektřiny se považuje za environmentálně méně škodlivý způsob uspokojování energetických potřeb lodí v kotvištích přístavů než spalování 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 a ke snížení hladiny hluku. Na základě konkrétních podmínek struktury výroby elektřiny ve Francii se zejména očekává, že používáním elektřiny z pobřežní rozvodné sítě místo elektřiny vyráběné spalováním ropných paliv na palubě se sníží emise CO₂, ostatních látek znečišťujících ovzduší a hladina hluku. Předpokládá se proto, že opatření přispěje ke splnění cílů politik Unie v oblasti ochrany životního prostředí, zdraví a klimatu.
- (4) Povolení, aby Francie na pobřežní elektřinu uplatňovala sníženou sazbu daně, nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení většího využívání tohoto druhu elektřiny, protože výroba elektřiny na palubě bude ve většině případů i nadále konkurenceschopnější alternativou. Z téhož důvodu a vzhledem ke stávající poměrně nízké míře proniknutí této technologie na trh opatření během doby své platnosti pravděpodobně nepovede k významnému narušení hospodářské soutěže, a nebude mít tudíž nepříznivý dopad na řádné fungování vnitřního trhu.
- (5) Podle čl. 19 odst. 2 směrnice 2003/96/ES má být každé povolení udělené na základě uvedeného článku striktně časově omezené. Pro zajištění dostatečně dlouhé platnosti

¹ Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

povolení tak, aby příslušné hospodářské subjekty nebyly odrazovány od uskutečnění potřebných investic, je vhodné udělit požadované povolení od 1. ledna 2020 do 31. prosince 2025. Platnost povolení by však měla vypršet dnem použitelnosti obecných ustanovení o daňových výhodách pro pobřežní elektřinu přijatých Radou podle článku 113 nebo jiných příslušných ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud by se tato ustanovení stala použitelnými před 31. prosincem 2025.

- (6) Aby se umožnilo provozovatelům přístavů a lodí, jakož i distributorům a redistributorům elektřiny, nadále podporovat pobřežní elektřinu, mělo by se zajistit, aby Francie mohla uplatňovat požadované snížení daně s účinností od 1. ledna 2020.
- (7) Tímto rozhodnutím není dotčeno uplatňování pravidel Unie týkajících se státní podpory,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Francii se povoluje uplatňovat sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou přímo plavidlům v kotvištích přístavů („pobřežní elektřina“), a to s výjimkou soukromých rekreačních plavidel a za předpokladu, že jsou zachovány minimální úrovně zdanění uvedené v článku 10 směrnice 2003/96/ES.

Článek 2

Toto rozhodnutí se použije od 1. ledna 2020 do 31. prosince 2025.

Pokud by však Rada na základě článku 113 Smlouvy o fungování Evropské unie nebo jiných příslušných ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie stanovila obecná pravidla pro daňové zvýhodnění pobřežní elektřiny, pozbývá toto rozhodnutí platnosti dnem, k němuž tato obecná pravidla vstoupí v platnost.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*