EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 29. 5. 2024
COM(2024) 216 final

2024/0121 (NLE)

Návrh

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE RADY,

ktorým sa Francúzsku povoľuje uplatňovať znížené sadzby dane z elektriny priamo dodávanej lietadlám stojacim na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny v Únii sa riadi smernicou Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (ďalej len „smernica o zdaňovaní energie“ alebo „smernica“)[1].

Podľa článku 19 ods. 1 smernice popri ustanoveniach stanovených najmä v jej článkoch 5, 15 a 17 môže Rada jednomyseľne na návrh Komisie ktorémukoľvek členskému štátu povoliť zavedenie ďalších oslobodení od zdanenia alebo daňových úľav, pokiaľ ide o úroveň zdaňovania, z osobitných politických dôvodov.

V tomto prípade Francúzsko požiadalo o povolenie uplatňovať znížené sadzby dane na konečnú spotrebu elektriny v prípade elektriny priamo dodávanej lietadlám stojacim na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu vrátane súkromného športového lietania. Cieľom tohto návrhu je udeliť uvedené povolenie na určité obdobie na základe platnej výnimky v súlade so žiadosťou.

Listom z 11. apríla 2022 francúzske orgány informovali Komisiu o svojom zámere uplatniť opatrenie, ktoré je predmetom tejto žiadosti o výnimku, v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES. Francúzske orgány predložili doplňujúce informácie 25. októbra 2022 a 7. augusta 2023. Francúzske orgány zaslali dodatočné informácie 30. októbra 2023, 7. novembra 2023, 27. decembra 2023 a 18. apríla 2024.

Francúzsko žiada o povolenie uplatňovať minimálne úrovne zdaňovania stanovené v smernici (článok 10 ods. 1 smernice) na elektrickú energiu dodávanú z pozemnej elektrickej siete lietadlám, ktorých sa žiadosť týka. Francúzsko poukázalo najmä na skutočnosť, že na elektrickú energiu používanú na napájanie lietadiel stojacich na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu a prevádzkovaných spoločnosťami v rámci ich hospodárskej činnosti sa bude môcť vzťahovať minimálna sadzba na podnikateľské účely (0,5 EUR/MWh). Na druhej strane však francúzske orgány spresnili, že na elektrickú energiu používanú na pohon lietadiel stojacich na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu a prevádzkovaných súkromnými osobami na súkromné športové účely (čo tieto orgány považujú za nehospodársku činnosť) sa bude uplatňovať európska minimálna sadzba na nepodnikateľské účely (1 EUR/MWh).

Pôvodne požadované obdobie platnosti bolo od 1. januára 2024 do 31. decembra 2029, čo nepresahuje najdlhšie možné obdobie povolené v článku 19 smernice o zdaňovaní energie. V nadväznosti na diskusie medzi francúzskymi orgánmi a Komisiou, najmä vzhľadom na návrh revízie smernice 2003/96/ES[2], sa dohodol dátum predčasného ukončenia, a to 31. december 2027.

Cieľom tejto daňovej úľavy je podporiť zavádzanie a využívanie napájania elektrinou z pozemnej elektrickej siete, aby sa znížila úroveň znečistenia ovzdušia v mestách s letiskami, zlepšila kvalita miestneho ovzdušia a znížil hluk v záujme zdravia obyvateľov. Cieľom opatrenia je uplatňovať znížené sadzby za spotrebovanú MWh na dodávku elektriny prostredníctvom elektrických terminálov pre všetky lietadlá stojace na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu.

---

[1] Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51.

[2] Návrh smernice Rady o reštrukturalizácii právneho rámca Únie pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (prepracované znenie), COM(2021) 563 final zo 14. júla 2021.

Požadovaným daňovým opatrením totiž Francúzsko zamýšľa stimulovať využívanie napájania elektrinou z pozemnej elektrickej siete, ktorá sa považuje za alternatívu menej znečisťujúcu životné prostredie v porovnaní s výrobou elektriny na palube uvedených lietadiel.

Francúzske orgány uviedli, že toto opatrenie bude mať všeobecnú platnosť a že zníženie dane sa bude vzťahovať na všetky lietadlá (bez ohľadu na stav letu), ktoré budú využívať pozemnú elektrickú sieť, keď stoja na letisku otvorenom pre verejnú leteckú dopravu.

Francúzske orgány v tejto súvislosti uviedli, že opatrenie sa bude *de jure* vzťahovať na všetky francúzske letiská otvorené pre verejnú leteckú dopravu, t. j. približne 450 letísk. *De facto* by sa to však týkalo najmä 120 komerčných letísk, najmä tých, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a ktoré by mohli mať z tohto opatrenia prospech. Mali by totiž lepšie možnosti investovať v krátkodobom a strednodobom horizonte do dodávok alternatívnych elektrických prostriedkov (klimatizačná jednotka, 400 Hz zásuvka a mobilná napájacia jednotka) pre lietadlá, ktoré ich používajú. Počet príjemcov sa preto odhaduje približne na 980 000 v roku 2019, ktorý je posledným reprezentatívnym rokom bežnej leteckej dopravy (s výnimkou pandémie ochorenia COVID-19). V roku 2020 počet príjemcov dosahoval 441 000 a v roku 2021 ich bolo 553 000.

Podľa francúzskych odhadov by používanie elektrických prostriedkov mohlo desaťnásobne znížiť emisie CO_2 zo stojacich lietadiel. Podľa údajov získaných z ročného hodnotenia plynných emisií spojených s leteckou dopravou vo Francúzsku, ktoré vypracovalo Generálne riaditeľstvo civilného letectva (DGAC) s použitím kalkulačky „TARMAAC“, ktorú vyvinulo DGAC, trinásť najväčších letísk emitovalo v roku 2019 viac ako 230 000 ton CO_2 výlučne v dôsledku používania pomocných energetických jednotiek (APU) v komerčnej doprave. Keďže používanie APU je nevyhnutné na minimálny čas potrebný na pripojenie a odpojenie elektrických prostriedkov (30 % času), úsporu možno odhadnúť na 145 ton CO_2.

Francúzske orgány uviedli, že v roku 2022 bude 1 kWh dodávaná z elektronickej siete (400 Hz) stáť v priemere 0,276 EUR/kWh[3]. V decembri 2023 bude 1 kWh dodaná pomocným energetickým motorom (APU) stáť 0,18 EUR[4]. V dôsledku toho sú náklady na elektrinu z elektrickej siete vyššie ako náklady na používanie APU.

Uvedenou daňovou úľavou chce Francúzsko stimulovať dotknutých prevádzkovateľov, aby rozvíjali a využívali napájanie z pozemnej elektrickej siete, s cieľom znížiť vzduchom prenášané emisie a hluk zo spaľovania palív na palube stojacich lietadiel, a obmedziť tak aj emisie CO_2. Uplatnenie zníženej sadzby dane by zvýšilo konkurencieschopnosť energie dodávanej z pozemnej elektrickej siete v porovnaní s energiou, ktorá sa vyrába na palube príslušných lietadiel prostriedkami a výrobkami emitujúcimi veľké množstvo skleníkových plynov.

Výdavky spojené s týmto opatrením by dosahovali 12 miliónov EUR v roku 2024 a 16,3 milióna EUR ročne v rokoch 2025 až 2029. Celkové rozpočtové výdavky na toto opatrenie na pôvodne požadované obdobie (2024 – 2029) sa odhadovali na 93,5 milióna EUR.

---

3 https://analysesetdonnees.rte-france.com/bilan-electrique-prix#Vuedensemble.

4 Francúzske orgány poskytli tento podrobný výpočet: pri účinnosti elektrickej energie APU 35 % je 1 kWh výstupu z APU ekvivalentná približne 1/0,35 = 2,86 kWh vstupu do APU. Ak vezmeme do úvahy nižšiu výhrevnosť leteckého petroleja (43 MJ/kg), t. j. 11,95 kWh/kg (keďže 1 joule = 2,778 × 10-7 kilowatthodín), zistíme, že na 1 kWh dodanú APU je potrebných približne 0,239 kg leteckého petroleja. Keďže priemerná cena leteckého petroleja v decembri 2023 dosahovala na európskom trhu 769 EUR za tonu (pozri https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/), cena za používanie APU je 0,18 EUR/kWh.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Zdanenie elektriny upravuje smernica o zdaňovaní energie 2003/96/ES, najmä jej článok 10. V smernici sa stanovujú minimálne úrovne zdaňovania uplatniteľné na elektrinu, ktoré sú uvedené v prílohe I (tabuľke C). Článkami 5, 15 a 17 sa stanovuje možnosť členských štátov uplatňovať odstupňovanie daní vrátane oslobodenia od daní a daňových úľav na určité použitia elektrickej energie. Týmito ustanoveniami ako takými sa však nestanovuje znížená daň z elektriny z pozemnej elektrickej siete pre lietadlá.

Požadované opatrenie predstavuje štátnu pomoc a patrí do rozsahu pôsobnosti právnych predpisov EÚ v tejto oblasti, najmä do rozsahu pôsobnosti nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014[5].

Ustanovenia smernice o zdaňovaní energie

Článok 19 ods. 1 prvý pododsek smernice znie takto:

„Okrem ustanovení stanovených v predchádzajúcich článkoch, najmä v článkoch 5, a 15 a 17, Rada môže na návrh Komisie ktorémukoľvek členskému štátu jednomyseľne povoliť zavedenie ďalších oslobodení od dane alebo daňových úľav z osobitných politických dôvodov.“

Prostredníctvom plánovanej daňovej úľavy sa francúzske orgány usilujú podporovať tento spôsob dodávok elektriny pre lietadlá stojace na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu, ktorý je menej škodlivý pre životné prostredie, a zlepšiť tak kvalitu ovzdušia a znížiť hluk.

Komisia už odporučila používanie elektriny z pobrežnej elektrickej siete ako alternatívu k výrobe elektriny na palube kotviacich plavidiel, a uznala tak jej výhody z hľadiska ochrany životného prostredia[6].

Rovnako aj v rámci spomínaného návrhu revízie smernice o zdaňovaní energetických výrobkov a elektriny, v ktorom sa okrem iného stanovuje, aby sa palivá dodávané na leteckú navigáciu zdaňovali v snahe podporovať vývoj a prijímanie ekologickejších alternatív k výrobe elektrickej energie na palube, Komisia stanovila možnosť, aby členské štáty uplatňovali úplné alebo čiastočné oslobodenie od dane na elektrinu dodávanú stojacim lietadlám, ale aj plavidlám kotviacim v prístavoch.

V tomto prípade by príjemcovia podliehali zníženej úrovni zdanenia, ktorá by zodpovedala minimálnym úrovniam zdaňovania uplatňovaným v Európskej únii na elektrinu, ako sa stanovuje v smernici o zdaňovaní energie (t. j. 0,5 alebo 1 EUR/MWh v závislosti od typu spotreby), čo by pravdepodobne pomohlo dosiahnuť spomínané ciele.

O možnosti zavedenia priaznivejšieho daňového zaobchádzania v prípade elektriny z pozemnej elektrickej siete možno teda uvažovať na základe článku 19 smernice, keďže jeho účelom je umožniť členským štátom, aby z osobitných politických dôvodov, v danom prípade environmentálnych, zaviedli ďalšie oslobodenie od dane alebo daňové úľavy.

---

[5] Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 Zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1).

[6] Odporúčanie Komisie 2006/339/ES z 8. mája 2006 týkajúce sa podpory využívania pobrežnej elektrickej siete pre lode kotviace v prístavoch Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 125, 12.5.2006).

Francúzsko požiadalo, aby sa opatrenie uplatňovalo na maximálne obdobie povolené článkom 19 ods. 2 smernice, t. j. 6 rokov (od januára 2024 do decembra 2029). Podľa francúzskych orgánov by obdobie uplatňovania výnimky malo byť v zásade dostatočne dlhé na to, aby prevádzkovateľov letísk a dodávateľov elektriny neodradilo od toho, aby začali uskutočňovať potrebné investície do pozemnej infraštruktúry na zásobovanie elektrinou alebo aby v takýchto investíciách pokračovali. Francúzske orgány takisto dodávajú, že toto obdobie poskytne maximálnu možnú právnu istotu aj prevádzkovateľom lietadiel, ktorí musia plánovať svoje investície do palubného vybavenia. V nadväznosti na diskusie medzi francúzskymi orgánmi a Komisiou, najmä vzhľadom na návrh revízie smernice 2003/96/ES, sa dohodol dátum predčasného ukončenia, a to 31. december 2027.

Na podporu svojej žiadosti francúzske orgány takisto pripomenuli, že nedávno bolo v júli 2023 uverejnených dvanásť rozhodnutí o obmedzení pomocných energetických motorov[7] (ďalej len „APU“)[8]. Tieto rozhodnutia sa vzťahujú na dvanásť francúzskych letísk, ktoré sú pod kontrolou orgánu pre kontrolu hluku (ACNUSA)[9]. Cieľom týchto rozhodnutí je regulovať čas prevádzky APU, ktoré emitujú CO_2 a môžu predstavovať 6 % emisií CO_2 letiskového uzla[10]. Francúzske orgány v tejto súvislosti poukázali na to, že existujú alternatívne opatrenia (tepelné a elektrické) k APU, ktoré ponúkajú výrazné zníženie uhlíkovej stopy[11] a hladiny hluku[12], pričom sa zlepšuje kvalita ovzdušia. Francúzske orgány sa však domnievajú, že tieto regulačné opatrenia nie sú dostatočné na to, aby povzbudili príslušné letiská na vybavenie sa alternatívnymi prostriedkami vzhľadom na nedostatok zariadení, ktoré by nahradili APU; okrem toho sa uvedené rozhodnutia o obmedzení vzťahujú len na dvanásť letísk. Francúzske orgány sa preto domnievajú, že znížená sadzba spotrebnej dane z elektriny dodávanej stojacim lietadlám, ktorá by sa vzťahovala na všetky francúzske letiská, by bola pre letiskový ekosystém významným stimulom.

Okrem toho sa podľa francúzskych orgánov zaviedol aj výnimočný systém daňového odpočtu (tzv. nadmerné odpisovanie)[13], aby sa podporili letiská a služby pozemnej obsluhy, ktoré investujú do strojov využívajúcich ekologickejšie palivá (zemný plyn, elektrický pohon, vodík, superetanol E85, necestné stroje kombinujúce elektrický pohon a benzínový motor a stroje kombinujúce benzín so zemným plynom ako palivom alebo skvapalneným ropným plynom). Toto opatrenie umožňuje odpočítať od výsledku podliehajúceho dani z príjmu alebo dani z príjmov právnických osôb sumu rovnajúcu sa 40 % pôvodnej hodnoty necestných strojov zahrnutých do dlhodobého majetku bez finančných nákladov. V prípade malých a stredných podnikov sa tento odpočet zvyšuje na 60 % hodnoty nadobudnutého majetku. Využitie výnimočného odpočtu je podmienené dodržaním nariadenia Komisie (EÚ) č. 1407/2013 z 18. decembra 2013 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis*. Tento systém sa vzťahuje na nové investície nadobudnuté alebo prijaté na

---

7 Pomocný energetický motor (APU) je malý turbokompresorový prúdový motor umiestnený v zadnej časti trupu, ktorý zabezpečuje elektrickú energiu a klimatizáciu, keď je lietadlo na zemi. Umožňuje takisto spustenie hlavných prúdových motorov.

8 Rozhodnutie pre každý prístav nadobúdajúce účinnosť 1. decembra 2023. Päť letísk už malo rozhodnutie o obmedzení; tie boli zrušené a nahradené tými, ktoré boli zverejnené v júli 2023.

9 Na týchto dvanásť letísk pripadá 85 % všetkých obchodných letov vo Francúzsku (Paríž-Charles de Gaulle, Paríž-Orly, Paríž-Le Bourget, Nice-Côte d'Azur, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac, Beauvais-Tillé, Lille-Lesquin, Bazilej-Mulhouse).

10 Údaj poskytla spoločnosť *Aéroports de Paris* (ADP) v rámci programu hOlistic Green Airport (OLGA) financovaného z programu Horizont 2020.

11 6 až 10 ton emisií ročne v porovnaní so 408 až s 1 166 tonami s APU pre zariadenia značky Guinault (APU OFF – Guinault).

12 Napríklad 75 dB namiesto 120 dB s APU pre zariadenia značky Guinault.

13 Článok 39 i F všeobecného daňového zákonníka, vyplývajúci z ustanovení článku 60 zákona č. 2019-1479 z 29. decembra 2019 o financiách na rok 2020.

základe finančného lízingu alebo lízingu s možnosťou odkúpenia od 1. januára 2020 do 31. decembra 2022 Vzhľadom na krízu spojenú s pandémiou ochorenia COVID-19, nedávne uplatnenie tejto zrážky a nedostatočnú likviditu letísk a služieb pozemnej obsluhy sa od nadobudnutia účinnosti tohto opatrenia znížili investície do prostriedkov s nižšími emisiami.

Francúzske orgány napokon pripomínajú, že francúzska vláda nedávno prijala zákon na urýchlenie energetickej transformácie, ktorý by mal uľahčiť inštaláciu fotovoltických panelov na letiskách, najmä na letiskových budovách a zelených plochách[14]. Cieľom tohto zákona (ktorý bude doplnený ďalšími dvoma zákonmi o veternej energii na pevnine a jadrovej energii) je zvýšiť podiel energie z obnoviteľných zdrojov vo Francúzsku na 33 % do roku 2030. Letiská chcú v nasledujúcich rokoch vybudovať na svojom nehnuteľnom majetku polia fotovoltických panelov. Ich cieľom je jednak dosiahnuť sebestačnosť v oblasti elektrickej energie a jednak rozvíjať vyššiu úroveň výroby elektriny.

Cieľom týchto opatrení je okrem iného zlepšiť rámcové podmienky využívania elektriny z pozemnej elektrickej siete dotknutými lietadlami na letiskách.

Za týchto okolností sa zdá byť vhodné udeliť povolenie na predmetné obdobie.

Pravidlá štátnej pomoci

Znížené sadzby dane, ktoré plánujú zaviesť francúzske orgány, zodpovedajú minimálnej úrovni zdaňovania uplatňovanej v Únii na elektrinu, ako sa stanovuje v článku 10 smernice 2003/96/ES.

Týmto návrhom nie je dotknuté posúdenie francúzskeho opatrenia podľa pravidiel štátnej pomoci. Návrh vykonávacieho rozhodnutia Rady okrem toho nemá vplyv na povinnosť členského štátu zabezpečiť dodržiavanie pravidiel štátnej pomoci.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Politika v oblasti životného prostredia a zmeny klímy

Navrhované opatrenie sa týka najmä politiky EÚ v oblasti životného prostredia a zmeny klímy.

Keďže toto opatrenie pomôže obmedziť spaľovanie fosílnych palív na palube stojacich lietadiel, reálne prispeje k plneniu cieľa spočívajúceho v zlepšení kvality miestneho ovzdušia a v znížení hluku.

Smernicou 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia sa v súčasnosti od členských štátov vyžaduje, aby zabezpečili, že úrovne viacerých látok znečisťujúcich ovzdušie budú nižšie ako limitné hodnoty a že budú dodržané cieľové hodnoty a ďalšie normy v oblasti kvality ovzdušia stanovené v smernici. Na základe tejto povinnosti sú v prípade potreby povinní nájsť riešenia problémov, ako sú emisie z lietadiel stojacich na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu.

Podľa odhadov francúzskych orgánov by používanie elektrických prostriedkov znížilo emisie CO_2 zo stojacich lietadiel desaťnásobne. Podľa údajov získaných z ročného hodnotenia plynných emisií spojených s leteckou dopravou vo Francúzsku, ktoré vypracovalo Generálne riaditeľstvo civilného letectva (DGAC) s použitím kalkulačky „TARMAAC“, ktorú vyvinulo DGAC, trinásť najväčších letísk emitovalo v roku 2019 viac ako 230 000 ton CO_2 výlučne v dôsledku používania pomocných energetických jednotiek (APU) v komerčnej doprave.

[14] Zákon č. 2023-175 z 10. marca 2023 o urýchlení výroby energie z obnoviteľných zdrojov. Ustanovenia na podporu a zjednodušenie procesu inštalácie fotovoltických panelov sú uvedené v hlave III tohto zákona.

Keďže používanie APU je nevyhnutné na minimálny čas, ktorý je potrebný na pripojenie a odpojenie elektrických prostriedkov (30 % času), úsporu možno odhadnúť na 145 ton CO_2.

Energetická politika

Požadované opatrenie má podporiť energetickú transformáciu v leteckej doprave stanovenú v Európskej zelenej dohode, a najmä v textoch balíka „Fit for 55“ (pozri revíziu nariadenia o transeurópskych sieťach, TEN-E[15]).

Opatrenie je v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023[16] o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorá sa týkala najmä poskytovania elektrickej infraštruktúry na letiskách[17].

Za týchto okolností môže byť odôvodnené nepenalizovať menej znečisťujúcu alternatívu, ktorú predstavuje elektrina z pozemnej elektrickej siete, tak, že sa Francúzsku povolí uplatňovať znížené sadzby dane, ako sa požaduje.

Dopravná politika

Okrem usmernení pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T), v ktorých sa vyžaduje, aby boli alternatívne palivá k dispozícii vo vnútrozemských prístavoch, námorných prístavoch a na letiskách, opatrenie požadované Francúzskom dopĺňa aj existujúci rámec stanovený v odporúčaní Komisie 2006/339/ES týkajúcom sa podpory využívania pobrežnej elektrickej energie pre lode kotviace v prístavoch Spoločenstva a v oznámení Komisie o strategických cieľoch a odporúčaniach pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy EÚ.

Vnútorný trh a spravodlivá hospodárska súťaž

Z hľadiska vnútorného trhu a spravodlivej hospodárskej súťaže sa podľa francúzskych orgánov týmto opatrením len znižuje daňové narušenie, ktoré existuje medzi dvoma konkurenčnými zdrojmi elektrickej energie pre stojace lietadlá.

Elektrina používaná týmito lietadlami sa totižto vyrába vo všeobecnosti prostriedkami a výrobkami emitujúcimi veľké množstvo skleníkových plynov, ktoré sú na druhej strane obyčajne oslobodené od všetkých daní, najmä od spotrebnej dane podľa článku 14 smernice[18].

Uplatnenie zníženej sadzby dane z elektriny dodávanej lietadlám z elektrických terminálov letiska by preto znížilo používanie vlastných prostriedkov na výrobu elektriny lietadiel, ktoré sú zdrojom znečistenia, a zabezpečilo by spravodlivú hospodársku súťaž medzi leteckými spoločnosťami, ktoré vyrábajú elektrinu na palube lietadla, a tými, ktorým sa dodáva elektrina pomocou zariadení, ktoré ponúkajú letiská z elektrických terminálov určených na tento účel.

---

15 Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach pre transeurópsku energetickú infraštruktúru, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) č. 347/2013, COM(2020) 824 final.

16 Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2003 s. 1.

17 Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1.

18 Okrem toho v súlade s článkom L. 312-17 zákonníka o dani z tovaru a zo služieb (CIBS) udalosťou, ktorá vedie k vzniku spotrebnej dane, nie je spotreba elektriny osobou, ktorá ju vyrobila, ak táto osoba spotrebuje celú výrobu na vlastné potreby a množstvá, ktoré vyrobila alebo pravdepodobne vyrobí, posudzované podľa miesta výroby a podľa spôsobu výroby, nepresahujú 240 miliónov kilowatthodín na miesto výroby alebo na podiel elektriny spotrebovanej na mieste výroby výrobcami elektriny, ktorých výrobná kapacita inštalovaná na mieste výroby je menšia ako 1 000 kilowattov. V tomto prípade sa lietadlo musí považovať za miesto výroby, a preto sa daň neuplatňuje na množstvá, ktoré vyrába a spotrebuje v súlade s prahovými hodnotami.

Ak nedôjde k významným zmenám súčasného rámca a súčasnej situácie, je vzhľadom na časový rámec pre navrhované povolenie na uplatňovanie znížených sadzieb dane nepravdepodobné, že analýza vykonaná v predchádzajúcich odsekoch sa zmení pred dátumom uplynutia platnosti požadovaného opatrenia.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Článok 19 smernice Rady 2003/96/ES.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Oblasť nepriameho zdaňovania, na ktorú sa vzťahuje článok 113 ZFEÚ, nie je sama osebe vo výlučnej právomoci Európskej únie v zmysle článku 3 ZFEÚ.

Podľa článku 19 smernice 2003/96/ES však bola Rade v rámci sekundárnych právnych predpisov udelená výlučná právomoc povoliť členskému štátu zavedenie ďalších oslobodení od dane alebo daňových úľav v zmysle uvedeného ustanovenia. Členské štáty preto nemôžu Radu nahradiť. Z uvedených skutočností vyplýva, že zásada subsidiarity sa na predkladané vykonávacie rozhodnutie neuplatňuje. V každom prípade, keďže tento akt nie je návrhom legislatívneho aktu, nemal by byť postúpený národným parlamentom podľa protokolu č. 2 k zmluvám na preskúmanie dodržiavania zásady subsidiarity.

• Proporcionalita

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality. Daňová úľava nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie predmetného cieľa.

• Výber nástroja

Navrhovaným nástrojom je vykonávacie rozhodnutie Rady. V článku 19 smernice 2003/96/ES sa stanovuje iba tento druh opatrenia.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Toto opatrenie si nevyžaduje hodnotenie existujúcich právnych predpisov.

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Tento návrh vychádza zo žiadosti predloženej Francúzskom a týka sa iba tohto členského štátu.

• Získavanie a využívanie expertízy

Externá expertíza nebola potrebná.

• Posúdenie vplyvu

Tento návrh sa týka povolenia pre konkrétny členský štát na jeho vlastnú žiadosť a nevyžaduje si posúdenie vplyvu.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Týmto opatrením sa nestanovuje zjednodušenie. Opatrenie je výsledkom žiadosti, ktorú predložilo Francúzsko, a týka sa iba tohto členského štátu.

- **Základné práva**

Opatrenie nemá žiadny vplyv na základné práva.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Toto opatrenie nepredstavuje pre Úniu finančnú ani administratívnu záťaž. Návrh preto nemá vplyv na rozpočet Európskej únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Plán vykonávania nie je potrebný. Tento návrh sa týka povolenia na daňovú úľavu pre konkrétny členský štát na jeho vlastnú žiadosť. Poskytuje sa na obmedzené obdobie do 31. decembra 2027. Uplatniteľné sadzby dane zodpovedajú minimálnym úrovniam zdaňovania stanoveným v smernici o zdaňovaní energie. Opatrenie bude možné hodnotiť v prípade žiadosti o jeho predĺženie po uplynutí obdobia platnosti.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Návrh si nevyžaduje vysvetľujúce dokumenty k transpozícii.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V článku 1 sa stanovuje, že Francúzsko bude môcť uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny priamo dodávanej lietadlám stojacim na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu (ďalej len „elektrina z pozemnej elektrickej siete“). Sadzby dane nesmú byť nižšie ako minimálne úrovne zdaňovania uplatňované na elektrinu uvedené v článku 10 smernice 2003/96/ES a stanovené v súlade s tabuľkou C prílohy I k uvedenej smernici.

V článku 2 sa stanovuje, že požadované povolenie sa udeľuje s účinnosťou od 1. januára 2024 do 31. decembra 2027, čo je v rámci maximálneho obdobia šiestich rokov stanoveného v smernici.

2024/0121 (NLE)

Návrh

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE RADY,

ktorým sa Francúzsku povoľuje uplatňovať znížené sadzby dane z elektriny priamo dodávanej lietadlám stojacim na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny[19], a najmä na jej článok 19,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

(1) Listom z 11. apríla 2022 Francúzsko požiadalo o povolenie uplatňovať zníženú sadzbu dane z elektriny priamo dodávanej všetkým lietadlám stojacim na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu v súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES. Francúzske orgány poskytli ďalšie informácie 25. októbra 2022 a 7. augusta 2023. Francúzske orgány zaslali dodatočné informácie 30. októbra 2023, 7. novembra 2023, 27. decembra 2023 a 18. apríla 2024. Povolenie by malo byť platné počas obdobia do 31. decembra 2027.

(2) Cieľom týchto znížených sadzieb dane, ktoré Francúzsko zamýšľa uplatňovať, je ďalšia podpora zavádzania a využívania elektriny z pobrežnej elektrickej siete. Využívanie tejto elektriny sa považuje za spôsob uspokojovania energetických potrieb lietadiel stojacich na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu, ktorý je menej škodlivý pre životné prostredie než spaľovanie paliva fosílneho pôvodu.

(3) Pokiaľ využívanie elektriny z pozemnej elektrickej siete umožňuje znížiť emisie skleníkových plynov a ďalších látok znečisťujúcich ovzdušie pochádzajúcich z vlastných výrobných prostriedkov lietadiel, prispieva to k zlepšeniu kvality ovzdušia a k zníženiu hluku. Očakáva sa preto, že dané opatrenie prispeje k plneniu cieľov politík Európskej únie v oblasti ochrany životného prostredia, zdravia a klímy.

(4) Tým, že sa Francúzsku udelí povolenie, aby na elektrinu z pozemnej elektrickej siete uplatňovalo zníženú sadzbu dane, sa neprekročí rámec toho, čo je nevyhnutné, keďže výroba elektriny na palube zostane vo väčšine prípadov naďalej konkurencieschopnejšou alternatívou. Z toho istého dôvodu a vzhľadom na súčasnú pomerne nízku mieru preniknutia tejto technológie na trh uvedené opatrenie v období jeho uplatňovania pravdepodobne nepovedie k významnému narušeniu hospodárskej súťaže, a nebude teda mať nepriaznivý vplyv na riadne fungovanie vnútorného trhu.

(5) Francúzsku by sa preto malo povoliť uplatňovať znížené sadzby dane, ako sa požaduje v žiadosti, s účinnosťou od 1. januára 2024.

[19] Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51.

(6) V súlade s článkom 19 ods. 2 smernice 2003/96/ES každé povolenie udelené podľa uvedeného ustanovenia musí byť prísne časovo obmedzené. V záujme toho, aby sa neohrozil budúci všeobecný vývoj existujúceho právneho rámca, je však vhodné stanoviť, že ak by Rada, konajúc na základe článku 113 alebo akéhokoľvek iného príslušného ustanovenia Zmluvy o fungovaní Európskej únie, zaviedla zmenený všeobecný systém pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, ktorému by toto povolenie nezodpovedalo, toto povolenie by sa malo prestať uplatňovať.

(7) Týmto rozhodnutím nie je dotknuté uplatňovanie pravidiel Únie týkajúcich sa štátnej pomoci,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Francúzsko je oprávnené uplatňovať znížené sadzby dane z elektriny dodávanej priamo z pozemnej elektrickej siete lietadlám stojacim na letiskách otvorených pre verejnú leteckú dopravu pod podmienkou, že sa dodržia minimálne úrovne zdaňovania uvedené v článku 10 ods. 1 smernice 2003/96/ES.

Článok 2

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 1. januára 2024 do 31. decembra 2027.

Pokiaľ by však Rada, konajúc na základe článku 113 Zmluvy o fungovaní Európskej únie alebo akéhokoľvek iného príslušného ustanovenia ZFEÚ, stanovila všeobecné pravidlá daňového zvýhodnenia elektriny z pobrežnej elektrickej siete, toto rozhodnutie sa prestane uplatňovať ku dňu, ku ktorému sa uvedené všeobecné pravidlá stanú uplatniteľnými.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli

Za Radu
predseda