EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 22.1.2024
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Predlog

IZVEDBENI SKLEP SVETA

o dovoljenju Švedski, da uporabi znižano stopnjo obdavčitve za električno energijo, neposredno zagotovljeno plovilom med privezom v pristanišču

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Obdavčitev energentov in električne energije v Uniji ureja Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije[1] (v nadaljnjem besedilu: direktiva o obdavčitvi energije ali Direktiva).

V skladu s členom 19(1) Direktive, poleg določb zlasti iz členov 5, 15 in 17, lahko Svet na predlog Komisije kateri koli državi članici soglasno dovoli uvedbo nadaljnjih izjem ali znižanj ravni obdavčitve zaradi upoštevanja posebnih politik.

Švedski je bila z Izvedbenim sklepom Sveta 2020/1674/EU z dne 29. oktobra 2020[2] (pred tem pa z Izvedbenim sklepom Sveta 2014/725/EU z dne 14. oktobra 2014[3] in Izvedbenim sklepom Sveta 2011/384/EU z dne 20. junija 2011[4]) že dovoljena uporaba znižane stopnje obdavčitve za električno energijo, neposredno zagotovljeno plovilom med privezom v pristanišču, razen za plovila za zasebne namene[5] (v nadaljnjem besedilu: električna energija z obale).

Cilj tega predloga je podaljšati to dovoljenje, kot je zahtevala Švedska, glede na to, da bo sedanje odstopanje prenehalo veljati 31. decembra 2023.

Švedski organi so z dopisom z dne 5. aprila 2023 Komisijo obvestili, da nameravajo sedanji ukrep podaljšati do 31. decembra 2027. Švedski organi so predložili dodatne informacije z dopisom z dne 19. oktobra 2023.

Švedski organi nameravajo uporabljati znižano stopnjo davka na elektriko v višini 6 SEK (približno 0,552 EUR)([6]) na MWh za električno energijo z obale. V času predložitve zahtevka je bila ta davčna stopnja v skladu z najnižjo stopnjo obdavčitve električne energije za poslovno uporabo, kot je določena v Direktivi 2003/96/ES (tj. 0,5 EUR/MWh).

Člen 13 Direktive določa tolerančno stopnjo za države članice, ki niso sprejele eura. Te države članice morajo enkrat letno preveriti, ali so davčne stopnje, izražene v nacionalnih valutah, skladne z najnižjimi stopnjami iz Direktive. Pri tem se uporabijo tečaji, ki se objavijo prvi delovni dan v oktobru v *Uradnem listu Evropske unije*. Države članice lahko ohranijo zneske obdavčitve v veljavi ob letni prilagoditvi, samo če bi pretvorba zneskov ravni obdavčitve, izraženih v eurih, imela za posledico povečanje davčne obremenitve, izražene v nacionalni valuti, ki je manjše od 5 % ali 5 EUR, odvisno od tega, kateri znesek je nižji.

Zahtevano obdobje veljavnosti odstopanja je od 1. januarja 2024, da se zagotovi kontinuiteta z veljavnim odstopanjem, do 31. decembra 2027, kar je znotraj najdaljšega dovoljenega obdobja iz člena 19 direktive o obdavčitvi energije.

---

1 UL 283, 31.10.2003, str. 51.
2 UL L 378, 12.11.2020, str. 3.
3 UL L 301, 21.10.2014, str. 27.
4 UL L 170, 30.6.2011, str. 36.
5 Izraz „plovila za zasebne namene“ je opredeljen v člena 14(1)(c), drugi pododstavek, Direktive 2003/96/ES.
6 Vsi izračuni temeljijo na menjalnem tečaju z dne 3. oktobra 2022, tj. 10,8743 SEK za 1 EUR. Glej UL C 381/4, 4.10.2022.

Cilj davčnega ukrepa je spodbuditi plovila, ki za svojo oskrbo z električno energijo običajno uporabljajo pomožni motor na naftni pogon, da namesto navedenega uporabijo električno energijo z obale. Zahvaljujoč tem določbam so emisije plovil med privezom manjše, s čimer se zmanjšuje odlaganje snovi, ki povzročajo zakisljevanje, kar je težava, zlasti na jugozahodu Švedske. Prav tako se šteje, da določbe prispevajo k znatnim lokalnim okoljskim izboljšavam, med drugim v obliki zmanjšanja ravni hrupa.

Davčni ukrep zajema znižanje obdavčitve energije, ki se uporablja za električno energijo z obale, in sicer z veljavne ravni 39,2 SEK na MWh na raven 6 SEK na MWh.

Države članice morajo v skladu s členom 14(1)(c) direktive o obdavčitvi energije iz obdavčitve izvzeti energente, ki se uporabljajo za proizvodnjo električne energije na krovu plovil med privezom v pristaniščih, in električno energijo, proizvedeno na krovu plovil. V skladu s členom 15(1)(f) Direktive lahko izvzamejo tudi električno energijo, proizvedeno na krovu ladij za plovbo po celinskih plovnih poteh. Švedska je potrdila prenos slednje neobvezne izjeme.

Švedska bo uporabila znižano stopnjo obdavčitve električne energije za vse dobave električne energije z obale z napetostjo najmanj 380 V plovilom z bruto tonažo najmanj 400, ki se uporabljajo za trgovski ladijski promet. Po mnenju švedskih organov je meja ustrezna, da bo predlagano znižanje zajelo večino plovil, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu, in večjih plovil, ki se uporabljajo v domačem prometu. Ta plovila so odgovorna za največji del emisij, ki jih povzroča delovanje pomožnih motorjev na krovu med privezom v pristaniščih. Znižanje se ne uporablja, če se ladja uporablja za zasebne namene ali kadar se začasno ali trajno preneha uporabljati.

Vendar za plovila uporaba električne energije z obale ni obvezna.

Letni proračunski odhodki so ocenjeni na 12 milijonov SEK.

Ukrep se odobri v obliki povračila, s katerim se zmanjša davčna obremenitev za zadevno električno energijo.

Švedski organi menijo, da znižanje davka, ki se uporablja za električno energijo z obale, ne ustvarja znatne konkurenčne prednosti za upravljavce plovil, ki uporabljajo električno energijo z obale, v primerjavi z upravljavci, ki uporabljajo proizvodnjo na krovu. Če se upoštevajo samo stroški električne energije in davek, so stroški električne energije z obale skupaj z nižjo davčno stopnjo nekoliko nižji od cene za električno energijo, proizvedeno na krovu. Vendar pa na skupne stroške uporabe električne energije z obale vplivajo tudi dodatni stroški v obliki stroškov omrežja, naložb v priključek na krovu in neposredno ali posredno stroški za naložbe v naprave za oskrbo v pristaniščih. Ker pa so naložbe v naprave za oskrbo v pristaniščih in na krovu precej drage, švedski organi menijo, da je nižja davčna stopnja pogoj, da pristanišča in lastniki ladij vlagajo v te naložbe. Po navedbah švedskih organov so sedanja in prejšnja odstopanja neposredno vplivala tako na število pristanišč kot na število naprav, ki zagotavljajo električno energijo z obale, saj so pozitivno vplivala na dobičkonosnost prehoda s fosilnih goriv na električno energijo.

Cilj ukrepa je zmanjšati vpliv pomorskega prometa na okolje. Z ukrepov se bodo zmanjšale emisije v zrak in hrup s plovil med privezom. Ukrep bo nekoliko prispeval k temu, da se v pristaniških mestih lažje dosežejo mejne vrednosti za dušikov dioksid, določene v direktivi o kakovosti zraka (2008/50/ES). To ima pozitiven učinek tudi na druge parametre kakovosti zraka okoli pristanišč.

Švedska je zahtevala, da se dovoljenje odobri do 31. decembra 2027 (od 1. januarja 2024), brez prekinitve sedanjega odstopanja in v okviru najdaljšega dovoljenega obdobja, določenega v členu 19(2) Direktive.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Obdavčitev električne energije ureja Direktiva 2003/96/ES, zlasti člen 10 te direktive. Člen 14(1)(c) določa obvezno oprostitev davka za energente za plovbo in za električno energijo, proizvedeno na krovu plovila. Členi 5, 15 in 17 določajo možnost, da države članice uporabijo različne stopnje obdavčitve, vključno z izjemami in znižanji, za nekatere uporabe električne energije. Vendar določbe ne določajo zmanjšanja obdavčitve električne energije z obale.

Določbe direktive o obdavčitvi energije

Ocena ukrepa v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES

Člen 19(1), prvi pododstavek, Direktive določa:

Razen določb prejšnjih členov, zlasti členov 5, 15 in 17, lahko Svet, na predlog Komisije, državi članici soglasno dovoli uvedbo nadaljnjih izjem ali znižanj zaradi upoštevanja posebnih politik.

Komisija je že priporočila uporabo električne energije z obale kot alternativo proizvodnji električne energije na krovu plovil med privezom in tako prepoznala okoljske prednosti te možnosti[7].

Možnost, da se uvede ugodna davčna obravnava za električno energijo z obale, se lahko predvidi v skladu s členom 19 Direktive, saj je njegov namen omogočiti državam članicam, da uvedejo nadaljnje izjeme ali znižanja zaradi upoštevanja posebnih politik.

Švedska je zahtevala, da se ukrep uporablja za 4 leta, kar je manj kot najdaljše obdobje, ki ga dovoljuje člen 19(2), tj. 6 let. Praviloma bi moralo biti obdobje uporabe odstopanja dovolj dolgo, da ne bi odvrnilo upravljavce pristanišč in dobavitelje električne energije od nadaljevanja ali začetka potrebnih naložb v naprave za električno energijo z obale. To obdobje bo zagotovilo pravno varnost tudi za upravljavce ladij, ki morajo načrtovati svoje naložbe v opremo na krovu.

Vendar pa odstopanje ne bi smelo ogroziti nadaljnjega razvoja obstoječega pravnega okvira, treba pa bi bilo tudi upoštevati sedanjo revizijo direktive o obdavčitvi energije in možnost, da Svet sprejme pravni akt na podlagi predloga Komisije za prenovitev direktive o obdavčitvi energije[8].

Čeprav se zdi primerno odobriti dovoljenje za zahtevano obdobje, bi morala biti v teh okoliščinah veljavnost odstopanja odvisna od začetka uporabe morebitnih splošnih določb na tem področju v obdobju pred koncem leta 2027.

Pravila o državni pomoči

---

[7] Priporočilo Komisije 2006/339/ES z dne 8. maja 2006 o spodbujanju uporabe električne energije z obrežja pri ladjah med privezom v pristaniščih Skupnosti (UL L 125, 12.5.2006).

[8] COM/2021/563 final: Predlog DIREKTIVE SVETA o prestrukturiranju okvira Unije za obdavčitev energentov in električne energije (prenovitev)

Znižana davčna stopnja v višini 6 SEK (približno 0,552 EUR) ([9]) na MWh, ki jo predvidevajo švedski organi, je bila v času predložitve zahtevka v skladu z najnižjo stopnjo obdavčitve električne energije za poslovno uporabo, kot je določena v Direktivi 2003/96/ES.

Švedski organi priznavajo, da ukrep pomeni državno pomoč, in trdijo, da ukrep izpolnjuje materialne pogoje iz Uredbe Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2023/1315 z dne 23. junija 2023 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (v nadaljnjem besedilu: uredba o splošnih skupinskih izjemah).

Predlog izvedbenega sklepa Sveta ne posega v obveznost države članice, da zagotovi skladnost s pravili o državni pomoči.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Okoljska politika in politika podnebnih sprememb

Zahtevan ukrep se nanaša predvsem na okoljsko politiko EU. Ker bo ukrep prispeval k zmanjšanju porabe bunker goriv na krovu plovil v pristaniščih, bo dejansko prispeval k cilju izboljšanja kakovosti zraka v lokalnem okolju, zmanjšanju hrupa in boju proti podnebnim spremembam. Direktiva 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka[10] državam članicam nalaga, da zagotovijo, da vrednosti nekaterih onesnaževal zraka ostanejo pod mejnimi vrednostmi, ciljnimi vrednostmi in drugimi standardi kakovosti zraka, določenimi v Direktivi. Zaradi te obveznosti morajo države članice poiskati rešitve za težave, kot so emisije ladij med privezom v pristaniščih, kjer je to ustrezno, pri čemer je možno, da se bo uporaba električne energije z obale v pristaniščih s temi težavami spodbujala kot del skupne strategije za kakovost zraka. Uporaba električne energije z obale se spodbuja tudi z Direktivo (EU) 2016/802[11], ki ureja vsebnost žvepla v gorivih za plovila.

Po mnenju švedskih organov so se zaradi uporabe električne energije z obale zmanjšale emisije žveplovega dioksida, dušikovih oksidov, delcev in ogljikovih oksidov. Švedski organi trenutno nimajo novejših ocen zmanjšanja emisij, ki bi ga bilo mogoče pripisati ukrepu. Celoten potencial ukrepa ni bil dosežen, saj je potrebna draga oprema tako na pomolih kot na ladjah. Uporaba električne energije z obale je pomembna pri prizadevanjih Švedske za izpolnjevanje standardov kakovosti zraka v skladu z Direktivo 2008/50/ES z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo.

Energetska politika

Ukrep je v skladu z Direktivo 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva[12], ki obravnava vprašanje namestitve naprav za oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih, v katerih obstaja povpraševanje po takih napravah in stroški niso nesorazmerni s koristmi, vključno z okoljskimi koristmi.

---

9 Vsi izračuni temeljijo na menjalnem tečaju z dne 3. oktobra 2022, tj. 10,8743 SEK za 1 EUR. Glej UL C 381/4, 4.10.2022.

10 Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1).

11 Direktiva (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva (UL L 132, 21.5.2016, str. 58).

12 Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

Pri tem je treba opozoriti, da je pomemben razlog za neugoden konkurenčni položaj električne energije z obale dejstvo, da za alternativo, tj. električno energijo, proizvedeno na krovu plovil v morskih pristaniščih, trenutno velja popolna oprostitev čistega davka: iz obdavčitve ni izvzeto le bunker gorivo, porabljeno za proizvodnjo električne energije, kar ustreza normalnim razmeram iz člena 14(1)(a) Direktive 2003/96/ES, temveč tudi električna energija, proizvedena na krovu plovil (glej člen 14(1)(c) Direktive 2003/96/ES). Slednjo izjemo bi bilo kot tako morda težko uskladiti z okoljskimi cilji Unije, vendar pa upošteva izvedljivost. Obdavčitev električne energije, proizvedene na krovu, namreč zahteva od lastnika ladje – ki ima pogosto sedež v tretji državi – ali upravljavca izjavo o količini porabljene električne energije. V izjavi bi moral biti opredeljen tudi delež električne energije, porabljene v teritorialnih vodah države članice, v kateri je treba plačati davek. Obvezna priprava take izjave za teritorialne vode vsake države članice, na katero se izjava nanaša, bi za lastnike ladij pomenila veliko upravno obremenitev.

Prometna politika

Ukrep je v skladu s Priporočilom Komisije 2006/339/ES o spodbujanju uporabe električne energije z obale pri ladjah med privezom v pristaniščih Unije[13] ter Sporočilom Komisije „Strateški cilji in priporočila za pomorsko prometno politiko EU“[14].

Notranji trg in poštena konkurenca

Z vidika notranjega trga in poštene konkurence ukrep zgolj zmanjšuje obstoječe davčno izkrivljanje med dvema konkurenčnima viroma električne energije za ladje med privezom, tj. med proizvodnjo električne energije na krovu in proizvodnjo električno energijo z obale, ki ga je povzročila oprostitev davka za bunker goriva.

Švedski organi niso opazili znatnih sprememb pri odločanju lastnikov ladij za pristanišča, ki so povezana z razpoložljivostjo naprav za električno energijo z obale. Trenutno se električna energija z obale uporablja predvsem za trajekte in promet, ki je vezan na rute. Lastniki ladij ne izberejo pristanišča na podlagi tega, ali je električna energija z obale na voljo ali ne. Po navedbah deležnikov potniške ladje za križarjenje pogosto izberejo priveze, kjer je na voljo električna energija z obale.

Poleg tega bo dostop do električne energije z obale zadevnim ladjam na voljo ne glede na njihovo zastavo, torej nacionalni gospodarski subjekti ne bodo ugodneje davčno obravnavani v primerjavi z njihovimi konkurenti iz drugih držav članic EU.

Glede konkurence med pristanišči se lahko pričakuje, da bo morebitni vpliv na trgovino med državami članicami, ki bi lahko nastal, če bi plovila spremenila smer zaradi možnosti uporabe električne energije z obale po znižani davčni stopnji, zanemarljiv. Ker kljub znižanju davka vsaj kratkoročno ni verjetno, da bi, kakor je navedeno zgoraj, uporaba električne energije z obale postala gospodarnejša od proizvodnje električne energije na krovu, tudi ni verjetno, da bi znižanje davka za električno energijo z obale pomembno izkrivljalo konkurenco med pristanišči, ker bi spodbujalo plovila k spremembi poti zaradi te možnosti.

---

[13] Priporočilo Komisije 2006/339/ES z dne 8. maja 2006 o spodbujanju uporabe električne energije z obrežja pri ladjah med privezom v pristaniščih Skupnosti (UL L 125, 12.5.2006).

[14] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Strateški cilji in priporočila za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018 (COM(2009) 8 final z dne 21. januarja 2009).

Zaradi obdobja, za katero se predlaga podaljšanje odobritve za uporabo znižane davčne stopnje, je malo verjetno, da se bo analiza iz prejšnjih odstavkov spremenila pred datumom izteka ukrepa, razen če se bodo sedanji okvir in razmere znatno spremenili.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Člen 19 Direktive Sveta 2003/96/ES.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Področje posredne obdavčitve, ki ga obravnava člen 113 PDEU, samo po sebi ni v izključni pristojnosti Evropske unije v smislu člena 3 PDEU.

Vendar ima Svet v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES v okviru sekundarne zakonodaje izključno pristojnost, da državam članicam dovoli uporabo nadaljnjih izjem ali znižanj v smislu navedene določbe. Zato države članice ne morejo prevzeti te naloge Sveta. Posledično se načelo subsidiarnosti za ta izvedbeni sklep ne uporablja. Vsekakor pa tega dokumenta v skladu s Protokolom št. 2 k Pogodbama ni treba posredovati nacionalnim parlamentom za preverjanje skladnosti z načelom subsidiarnosti, saj ne gre za osnutek zakonodajnega akta.

• Sorazmernost

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti. Znižanje davkov ne presega tega, kar je potrebno za doseganje zadevnega cilja.

• Izbira instrumenta

Predlagani instrument je izvedbeni sklep Sveta. Člen 19 Direktive 2003/96/ES določa le to vrsto ukrepa.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

• Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje

Za ta ukrep ni potrebna ocena obstoječe zakonodaje.

• Posvetovanja z deležniki

Ta predlog temelji na zahtevi Švedske in zadeva le to državo članico. Zato ni bilo opravljeno nobeno posvetovanje z deležniki.

• Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj

Strokovno mnenje ni bilo potrebno.

• Ocena učinka

Ta predlog se nanaša na dovoljenje posamezni državi članici na njeno zahtevo in ne zahteva ocene učinka.

Informacije, ki jih je predložila Švedska, kažejo na to, da bo ukrep imel omejen učinek na davčne prihodke. Natančneje, v skladu z ocenami davčnih izdatkov zaradi ukrepa, ki so jih pripravili švedski organi, se za naslednja leta pričakuje izguba v višini 12 milijonov SEK na leto.

Švedska pričakuje, da bo ukrep imel pozitiven učinek na doseganje njenih okoljskih ciljev in zlasti na izboljšanje kakovosti zraka v skladu z Direktivo 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo. Zaradi uporabe električne energije z obale so se zmanjšale emisije žveplovega dioksida, dušikovih oksidov, delcev in ogljikovih oksidov. Celoten potencial ukrepa ni bil dosežen, saj je potrebna draga oprema tako na pomolih kot na ladjah.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Ukrep ne predvideva poenostavitve. Je rezultat zahtevka Švedske in zadeva le to državo članico.

- **Temeljne pravice**

Ukrep ne vpliva na temeljne pravice.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ta ukrep Uniji ne nalaga finančnega ali upravnega bremena. Predlog zato ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Načrt za izvedbo ni potreben. Ta predlog se nanaša na dovoljenje za znižanje davka za eno samo državo članico na njeno lastno zahtevo. Določeno je za omejeno obdobje do 31. decembra 2027. Uporabljena davčna stopnja bo morala biti usklajena z najnižjo ravnjo obdavčitve, določeno v direktivi o obdavčitvi energije. Ukrep je mogoče oceniti v primeru zahtevka za podaljšanje po izteku obdobja veljavnosti.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Za predlog niso potrebni obrazložitveni dokumenti o prenosu.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 določa, da se Švedski dovoli uporaba znižane stopnje obdavčitve za električno energijo, neposredno zagotovljeno plovilom med privezom v švedskih pristaniščih (t. i. električno energijo z obale), razen za plovila za zasebne namene. Davčna stopnja mora biti v skladu z najnižjo ravnjo obdavčitve električne energije za poslovno uporabo, ki jo določa Direktiva. Za plovila za zasebne namene, kot so opredeljena v drugem pododstavku člena 14(1)(c) Direktive 2003/96/ES, ne bo mogoče dobavljati električne energije po znižani stopnji.

Člen 2 določa, da se zahtevano dovoljenje odobri z učinkom od 1. januarja 2024, da se zagotovi kontinuiteta z veljavnim Izvedbenim sklepom Sveta 2014/725/EU, do 31. decembra 2027, kar je znotraj najdaljšega dovoljenega obdobja šestih let, določenega v Direktivi, kot je zahtevala Švedska.

2024/0008 (NLE)

Predlog

IZVEDBENI SKLEP SVETA

o dovoljenju Švedski, da uporabi znižano stopnjo obdavčitve za električno energijo, neposredno zagotovljeno plovilom med privezom v pristanišču

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije[1] ter zlasti člena 19 Direktive,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Švedski je bilo z Izvedbenim sklepom Sveta 2020/1674/EU[2] dovoljeno, da v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES do 31. decembra 2023 uporablja znižano stopnjo obdavčitve za električno energijo, neposredno zagotovljeno plovilom med privezom v pristanišču (v nadaljnjem besedilu: električna energija z obale), razen za plovila za zasebne namene.

(2) Švedska je z dopisom z dne 5. aprila 2023 zaprosila za odobritev nadaljnje uporabe znižane stopnje obdavčitve za električno energijo z obale na podlagi člena 19 Direktive 2003/96/ES do 31. decembra 2027. Švedski organi so predložili dodatne informacije z dopisom z dne 19. oktobra 2023.

(3) Z uporabo znižane stopnje obdavčitve za električno energijo z obale si Švedska prizadeva še naprej spodbujati uporabo električne energije z obale. Uporaba te električne energije velja za okoljsko manj škodljiv način dobave potrebne električne energije ladjam med privezom v pristaniščih v primerjavi s porabo bunker goriv.

(4) Uporaba električne energije z obale pomaga preprečevati emisije onesnaževal zraka, ki izvirajo iz porabe bunker goriv, in prispeva k izboljšanju kakovosti zraka v lokalnem okolju pristaniških mest in zmanjšanju hrupa. Zato se pričakuje, da bo ukrep prispeval k doseganju ciljev politike Unije na področju okolja, zdravja in podnebja.

(5) Dovoljenje Švedski za uporabo znižane stopnje obdavčitve za električno energijo z obale ne presega obsega, potrebnega za povečanje uporabe take električne energije, ker bo v večini primerov proizvodnja električne energije na krovu ostala konkurenčnejša možnost. Iz istega razloga in ker je sedanja stopnja uveljavitve tehnologije na trgu razmeroma nizka, ni verjetno, da bi ukrep v svoji življenjski dobi povzročil precejšnje izkrivljanje konkurence, zato ne bi negativno vplival na pravilno delovanje notranjega trga.

---

[1] UL L 283, 31.10.2003, str. 51.

[2] Izvedbeni sklep Sveta (EU) 2020/1674 z dne 29. oktobra 2020 o dovoljenju Švedski, da v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES uporabi znižano stopnjo obdavčitve za električno energijo, ki se neposredno zagotavlja plovilom med privezom v pristanišču (UL L 378, 12.11.2020, str. 3). ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj).

(6) V skladu s členom 19(2) Direktive 2003/96/ES je vsako dovoljenje, odobreno na podlagi navedene določbe, časovno omejeno. Da bi se zagotovilo, da je obdobje veljavnosti dovoljenja dovolj dolgo, da ne odvrne ustreznih gospodarskih subjektov od potrebnih naložb, je primerno odobriti zahtevano dovoljenje do 31. decembra 2027. Vendar bi se moralo dovoljenje prenehati uporabljati na dan začetka uporabe kakršnih koli splošnih določb o davčnih ugodnostih za električno energijo z obale, ki jih sprejme Svet na podlagi člena 113 ali katere koli druge ustrezne določbe Pogodbe o delovanju Evropske unije, če bi se take določbe začele uporabljati v obdobju veljavnosti dovoljenja.

(7) Da se zagotovi pravna varnost za upravljavce pristanišč in ladij ter prepreči morebitno povečanje upravnega bremena za distributerje in redistributerje električne energije, bi bilo treba zagotoviti, da lahko Švedska še naprej uporablja znižano stopnjo obdavčitve za električno energijo z obale. Zahtevano dovoljenje bi bilo zato treba izdati z učinkom od 1. januarja 2024, da bi se neprekinjeno nasledila prejšnja ureditev na podlagi Izvedbenega sklepa (EU) 2020/1674.

(8) Ta sklep ne posega v uporabo pravil Unije o državni pomoči –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Švedski se dovoli uporaba znižane stopnje obdavčitve za električno energijo, ki se neposredno zagotavlja plovilom med privezom v pristanišču (v nadaljnjem besedilu: električna energija z obale), razen za plovila za zasebne namene, pod pogojem, da se upoštevajo najnižje ravni obdavčitve iz člena 10 Direktive 2003/96/ES.

Člen 2

Ta sklep se uporablja od 1. januarja 2024 do 31. decembra 2027.

Če Svet na podlagi člena 113 ali katere koli druge ustrezne določbe Pogodbe o delovanju Evropske unije zagotovi splošne predpise o davčnih ugodnostih za električno energijo z obale, ki se začnejo uporabljati v obdobju veljavnosti dovoljenja iz prvega odstavka tega člena, se ta sklep preneha uporabljati na dan začetka uporabe navedenih splošnih predpisov.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Švedsko.

V Bruslju,

Za Svet
predsednik