EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 22.1.2024.
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES ĪSTENOŠANAS LĒMUMS,

ar kuru Zviedrijai atļauj piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta kuģiem ostas piestātnē

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai Savienībā reglamentē 2003. gada 27. oktobra Padomes Direktīva 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai[1] ("Enerģijas nodokļu direktīva" jeb "direktīva").

Saskaņā ar direktīvas 19. panta 1. punktu un papildus jo īpaši 5., 15. un 17. panta noteikumiem Padome pēc Komisijas priekšlikuma ar vienprātīgu lēmumu var atļaut jebkurai dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus no nodokļa vai nodokļa samazinājumus īpašu politikas apsvērumu interesēs.

Ar Padomes 2020. gada 29. oktobra Īstenošanas lēmumu 2020/1674/ES[2] (pirms tam Padomes 2014. gada 14. oktobra Īstenošanas lēmums 2014/725/ES[3] un Padomes 2011. gada 20. jūnija Īstenošanas lēmumu 2011/384/ES[4]) Zviedrijai jau ir atļauts piemērot samazinātu elektroenerģijas nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta ostas piestātnē esošiem kuģiem, kuri nav privāti izpriecu kuģi[5] ("krasta elektroenerģija").

Šā priekšlikuma mērķis ir pagarināt minēto atļauju, kā to pieprasa Zviedrija, ņemot vērā to, ka pašreizējās atkāpes termiņš beidzās 2023. gada 31. decembrī.

Zviedrijas iestādes 2023. gada 5. aprīļa vēstulē informēja Komisiju par savu nodomu pagarināt pašreizējo pasākumu līdz 2027. gada 31. decembrim. Sīkāku informāciju Zviedrijas iestādes sniedza 2023. gada 19. oktobra vēstulē.

Zviedrijas iestāžu nodoms ir piemērot krasta elektroenerģijai samazinātu elektroenerģijas nodokļa likmi 6 SEK (aptuveni 0,552 EUR) ([6])/MWh apmērā. Pieprasījuma iesniegšanas laikā šī nodokļa likme atbilda Direktīvā 2003/96/EK noteiktajai minimālajai nodokļa likmei elektroenerģijai, kas paredzēta izmantošanai uzņēmumu vajadzībām (proti, 0,5 EUR par MWh).

Direktīvas 13. pantā ir noteikts pielaides ierobežojums dalībvalstīm, kuras nav ieviesušas euro. Minētajām dalībvalstīm ir pienākums reizi gadā pārbaudīt, vai nodokļu likmes, kas izteiktas valstu valūtās, atbilst direktīvā noteiktajām minimālajām likmēm. To darot, izmanto valūtas maiņas kursus, kas publicēti *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* oktobra pirmajā darbdienā. Dalībvalstis var saglabāt nodokļa summas, kas ir spēkā ikgadējās korekcijas brīdī tikai tad, ja, konvertējot nodokļu līmenim atbilstošo summu, kas izteikta euro, palielinājums, izsakot valsts valūtā, nav lielāks par 5 % vai 5 EUR, neatkarīgi no tā, kura summa ir mazāka.

---

1 OV L 283, 31.10.2003., 51.–70. lpp.
2 OV L 378, 12.11.2020., 3.–4. lpp.
3 OV L 301, 21.10.2014., 27.–28. lpp.
4 OV L 170, 30.6.2011., 36.–37. lpp.
5 Termins "privāts izpriecu kuģis" ir definēts Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta c) apakšpunkta otrajā daļā.
6 Visi aprēķini ir balstīti uz 2022. gada 3. oktobra maiņas kursu, proti, 10,8743 SEK/1 EUR. Skat. OV C 381/4, 2022. gada 4. oktobris.

Pieprasītais atkāpes derīguma termiņš ir no 2024. gada 1. janvāra līdz 2027. gada 31. decembrim, turpinot pašreizējo atkāpi un iekļaujoties Enerģijas nodokļu direktīvas 19. pantā noteiktajā maksimālajā termiņā.

Nodokļu pasākuma mērķis ir pamudināt kuģus, kuri elektroapgādei parasti izmanto ar eļļas degvielu darbināmu palīgmotoru, tā vietā izmantot krasta elektroenerģiju. Šo noteikumu rezultātā samazinās emisijas no kuģiem piestātnē, tādējādi samazinot paskābinošo vielu nogulsnēšanos, kas jo īpaši ir problēma Zviedrijas dienvidrietumos. Tiek uzskatīts, ka šie noteikumi arī ievērojami uzlabo vietējo vidi, cita starpā samazinot trokšņa līmeni.

Nodokļu pasākums ietver krasta elektroenerģijai piemērojamā enerģijas nodokļa samazināšanu no citādi piemērojamā līmeņa 39,2 SEK par MWh līdz 6 SEK par MWh.

Saskaņā ar Enerģijas nodokļu direktīvas 14. panta 1. punkta c) apakšpunktu dalībvalstīm ir jāatbrīvo no nodokļiem energoprodukti, ko izmanto elektroenerģijas ražošanai kuģos ostu piestātnēs, un elektroenerģija, ko ražo šādos kuģos. Tās to var darīt arī attiecībā uz elektroenerģiju, ko ražo kuģos, kuri paredzēti kuģošanai pa iekšējiem ūdensceļiem saskaņā ar direktīvas 15. panta 1. punkta f) apakšpunktu. Zviedrija apstiprināja šā pēdējā minētā fakultatīvā atbrīvojuma transponēšanu.

Zviedrija piemēros samazināto elektroenerģijas nodokļa likmi visai krasta elektroenerģijai, kuras spriegums ir vismaz 380 volti un kura piegādāta komercnavigācijas kuģiem ar vismaz 400 tonnu bruto tilpību. Zviedrijas iestādes uzskata šo ierobežojumu par piemērotu, lai tas aptvertu absolūto vairākumu starptautiskajos pārvadājumos izmantoto kuģu, kā arī iekšzemes pārvadājumos izmantotos lielākos kuģus. Tiek uzskatīts, ka šie kuģi rada lielāko daļu emisiju no ostu piestātnēs esošu kuģu palīgmotoru darbināšanas. Samazinājumu nepiemēro, ja kuģi izmanto privātām vajadzībām vai ja tā ekspluatācija ir apturēta vai ilgstoši pārtraukta.

Tomēr kuģiem nav pienākuma izmantot krasta elektroenerģiju.

Gada budžeta izdevumi tiek lēsti 12 miljonu SEK apmērā.

Pasākums tiek īstenots atmaksas veidā, samazinot nodokļu slogu attiecīgajai elektroenerģijai.

Zviedrijas iestādes uzskata, ka nodokļa samazinājums, ko piemēro krasta elektroenerģijai, nerada būtisku konkurences priekšrocību tiem kuģu operatoriem, kuri izmanto krasta elektroenerģiju, pretstatā tiem, kuri ražo elektroenerģiju uz kuģa. Ja ņem vērā tikai pašas elektroenerģijas izmaksas un nodokli, tad krasta elektroenerģijas izmaksas ar zemāku nodokļa likmi ir nedaudz zemākas nekā uz kuģa saražotās elektroenerģijas cena. Tomēr krasta elektroenerģijas izmantošanas kopējās izmaksas ietekmē arī papildu izmaksas tīkla maksas veidā, ieguldījumi elektroenerģijas pieslēguma nodrošināšanai uz kuģa un tieši vai netieši izmaksas par ieguldījumiem ostas energoapgādes iekārtās. Tomēr, tā kā ieguldījumi energoapgādes iekārtās ostās un uz kuģiem ir diezgan dārgi, Zviedrijas iestādes uzskata, ka zemāka nodokļa likme ir priekšnoteikums, lai ostas un kuģu īpašnieki veiktu šos ieguldījumus. Saskaņā ar Zviedrijas iestāžu sniegto informāciju pašreizējās un iepriekšējās atkāpes ir tieši ietekmējušas gan ostu skaitu, gan to iekārtu skaitu, kuras nodrošina krasta elektroenerģiju, pozitīvi ietekmējot rentabilitāti, ko rada pāreja no fosilajām degvielām uz elektroenerģiju.

Pasākuma mērķis ir samazināt jūras transporta ietekmi uz vidi. Pasākums samazinās emisijas gaisā un troksni no kuģiem piestātnē. Pasākums zināmā mērā palīdzēs ostas pilsētās sasniegt Gaisa kvalitātes direktīvā (2008/50/EK) noteiktās slāpekļa dioksīda robežvērtības. Tam ir arī pozitīva ietekme uz citiem gaisa kvalitātes parametriem ap ostām.

Zviedrija pieprasīja piešķirt atļauju līdz 2027. gada 31. decembrim, sākot no 2024. gada 1. janvāra, nepārtraucot pašreizējās atkāpes darbību un nepārsniedzot maksimālo termiņu, kas norādīts direktīvas 19. panta 2. punktā.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Nodokļu uzlikšanu elektroenerģijai reglamentē Direktīva 2003/96/EK, jo īpaši tās 10. pants. Direktīvas 14. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzēts obligāts atbrīvojums no nodokļiem energoproduktiem, kas paredzēti navigācijai, kā arī elektroenerģijai, ko ražo kuģī. Direktīvas 5., 15. un 17. pantā dalībvalstīm paredzēta iespēja piemērot nodokļu diferencēšanu, tostarp atbrīvojumus un samazinājumus, atsevišķiem elektroenerģijas izmantošanas veidiem. Tomēr minētie noteikumi kā tādi neparedz samazinātus nodokļus krasta elektroenerģijai.

Enerģijas nodokļu direktīvas noteikumi

Pasākuma novērtējums saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu

Direktīvas 19. panta 1. punkta pirmā daļa nosaka:

"Papildus iepriekšējos pantos, jo īpaši 5., 15. un 17. pantā noteiktajiem noteikumiem, Padome pēc Komisijas priekšlikuma ar vienprātīgu lēmumu var atļaut jebkurai dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus vai samazinājumus īpašu politikas apsvērumu interesēs."

Komisija jau ir ieteikusi izmantot krasta elektroenerģiju kā alternatīvu elektroenerģijai, kas ražota kuģos piestātnē, un tādējādi jau ir atzinusi tās priekšrocības vides jomā[7].

Iespēju ieviest labvēlīgu nodokļu režīmu attiecībā uz krasta elektroenerģiju var paredzēt saskaņā ar direktīvas 19. pantu, jo tā mērķis ir ļaut dalībvalstīm ieviest turpmākus atbrīvojumus vai samazinājumus īpašu politikas apsvērumu interesēs.

Zviedrija ir pieprasījusi pasākumu piemērot uz 4 gadiem, un tas ir mazāk nekā 19. panta 2. punktā atļautais maksimālais laikposms, proti, seši gadi. Principā jebkuram atbrīvojuma piemērošanas laikposmam ir jābūt pietiekami ilgam, lai neatturētu ostu operatorus un elektroenerģijas piegādātājus no vajadzīgo ieguldījumu veikšanas krasta elektroenerģijas objektos vai šo ieguldījumu turpināšanas. Minētais laikposms nodrošinās juridisko noteiktību arī kuģu operatoriem, kuriem ir jāplāno savi ieguldījumi kuģa aprīkojumā.

Tomēr šī atkāpe nedrīkstētu apdraudēt spēkā esošā tiesiskā regulējuma tālāku attīstību, un būtu jāņem vērā Enerģijas nodokļu direktīvas notiekošā pārskatīšana un tas, ka Padome, iespējams, pieņems tiesību aktu, kura pamatā būs Komisijas priekšlikums par Enerģijas nodokļu direktīvas pārstrādāšanu[8].

Šādos apstākļos šķiet lietderīgi piešķirt atļauju uz pieprasīto laikposmu, tomēr ar nosacījumu, ka atkāpe ir spēkā, ja līdz 2027. gada beigām nesāk piemērot vispārīgus noteikumus šajā jomā.

Valsts atbalsta noteikumi

---

[7] Komisijas Ieteikums 2006/339/EK (2006. gada 8. maijs) par krasta elektroenerģijas pieslēguma izmantošanas veicināšanu kuģiem, kas piestājuši Kopienas ostās (OV L 125, 12.5.2006.).

[8] COM(2021) 563 final. Priekšlikums — PADOMES DIREKTĪVA, kas pārkārto Savienības noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (pārstrādāta redakcija)

Samazinātā nodokļa likme 6 SEK apmērā (aptuveni 0,552 EUR) ([9]) par MWh, ko paredzējušas Zviedrijas iestādes, pieprasījuma iesniegšanas laikā atbilda Direktīvā 2003/96/EK noteiktajai minimālajai nodokļa likmei elektroenerģijai, kas paredzēta izmantošanai uzņēmumu vajadzībām.

Zviedrijas iestādes atzīst, ka pasākums ir valsts atbalsts, un argumentē, ka pasākums atbilst materiālajiem nosacījumiem Komisijas 2014. gada 17. jūnija Regulā (ES) Nr. 651/2014 (kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2023. gada 23. jūnija Komisijas Regulu (ES) 2023/1315), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (Vispārējā grupu atbrīvojuma regula ("VGAR").

Priekšlikums Padomes īstenošanas lēmumam neskar dalībvalsts pienākumu nodrošināt atbilstību valsts atbalsta noteikumiem.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Vides un klimata pārmaiņu politika

Pieprasītais pasākums attiecas galvenokārt uz ES vides politiku. Ciktāl ar tā palīdzību būs iespējams samazināt flotes degvielas izmantošanu ostās esošos kuģos, pasākums palīdzēs sasniegt mērķi uzlabot vietējo gaisa kvalitāti, mazināt troksni un cīnīties pret klimata pārmaiņām. Direktīvā 2008/50/EK par gaisa kvalitāti[10] prasīts, lai dalībvalstis nodrošinātu, ka vairāku gaisu piesārņojošo vielu līmeņi nepārsniedz direktīvā noteiktos robežlielumus, mērķlielumus un citus gaisa kvalitātes standartus. Šis pienākums paredz, ka dalībvalstīm jārod risinājumi tādām problēmām kā emisijas no kuģiem piestātnē, un ir domājams, ka ostās, kurās ir šādas problēmas, tiks veicināta krasta elektroenerģijas izmantošana kā viens elements vispārējās gaisa kvalitātes stratēģijā. Krasta elektroenerģijas izmantošana tiek veicināta arī saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/802[11], ar ko reglamentē sēra saturu kuģu degvielā.

Saskaņā ar Zviedrijas iestāžu sniegto informāciju krasta elektroenerģijas izmantošana ir ļāvusi samazināt sēra dioksīda, slāpekļa oksīdu, cieto daļiņu un oglekļa oksīdu emisijas. Zviedrijas iestādēm pašlaik nav citu jaunāku aprēķinu par emisiju samazinājumu, ko rada šis pasākums. Pasākuma potenciāls nav pilnībā izmantots, jo gan piestātnēs, gan uz kuģiem ir vajadzīgs dārgs aprīkojums. Krasta elektroenerģijas izmantošana ir svarīga Zviedrijā, lai panāktu atbilstību gaisa kvalitātes standartiem saskaņā ar 2008. gada 21. maija Direktīvu 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai.

Enerģētikas politika

Pasākums ir saskaņā ar Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[12], kurā pievēršas jautājumam par krasta elektroenerģijas padeves objektu ierīkošanu ostās, ja ir šādu objektu pieprasījums un ja izmaksas nav nesamērīgas salīdzinājumā ar ieguvumiem, tostarp vidiskajiem ieguvumiem.

---

9 Visi aprēķini ir balstīti uz 2022. gada 3. oktobra maiņas kursu, proti, 10,8743 SEK/1 EUR. Skat. OV C 381/4, 2022. gada 4. oktobris.

10 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp.).

11 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/802 (2016. gada 11. maijs), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem (OV L 132, 21.5.2016., 58.–78. lpp.).

12 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. – 20. lpp.).

Šeit jāatceras, ka viens no galvenajiem iemesliem krasta elektroenerģijas nelabvēlīgajai konkurētspējas situācijai ir tāds, ka alternatīva, proti, jūras ostās esošos kuģos saražotā elektroenerģija, patlaban neto izteiksmē ir pilnībā atbrīvota no nodokļa: no nodokļa ir atbrīvota ne tikai flotes degviela, kas tiek izmantota elektroenerģijas ražošanai, atbilstoši parastajai situācijai, kura paredzēta Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta a) apakšpunktā, bet arī tā elektroenerģija, kas saražota kuģī (sk. Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta c) apakšpunktu). Lai gan pēdējo minēto atbrīvojumu pašu par sevi ir grūti salāgot ar Savienības mērķiem vides jomā, tā pamatā ir praktiski apsvērumi. Lai apliktu ar nodokļiem kuģī saražoto elektroenerģiju, būtu nepieciešama kuģa īpašnieka – kas bieži vien ir trešās valsts persona – vai operatora deklarācija par patērētās elektroenerģijas apjomu. Šādā deklarācijā būtu jāiekļauj aplēse par to, kāda daļa elektroenerģijas patērēta tās dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos, kurā maksājams nodoklis. Nepieciešamība iesniegt šādas deklarācijas katrā valstī, uz kuru teritoriālajiem ūdeņiem tas attiecas, kuģu īpašniekiem radītu milzīgu administratīvo slogu.

Transporta politika

Šis pasākums atbilst Komisijas Ieteikumam 2006/339/EK par krasta elektroenerģijas pieslēguma izmantošanas veicināšanu kuģiem piestātnē Savienības ostās[13] un Komisijas paziņojumam "Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai[14]".

Iekšējais tirgus un godīga konkurence

No iekšējā tirgus un godīgas konkurences viedokļa pasākums tikai samazina pašreizējo kuģu degvielas nodokļa atbrīvojuma izraisīto nevienlīdzību nodokļu jomā starp diviem konkurējošiem elektroenerģijas avotiem, kas pieejami kuģiem piestātnē, proti, starp elektroenerģiju, kas saražota kuģī, un krasta elektroenerģiju.

Zviedrijas iestādes nav novērojušas tādas būtiskas izmaiņas kuģu īpašnieku izvēlē attiecībā uz ostu, ko varētu saistīt ar krasta elektroenerģijas objektu pieejamību. Pašlaik krasta elektroenerģiju galvenokārt izmanto prāmji un maršruta satiksmes kuģi. Kuģu īpašnieku izvēle par labu ostai nav atkarīga no tā, vai krasta elektroenerģija tiek vai netiek piegādāta. Saskaņā ar ieinteresēto personu sniegto informāciju kruīza kuģi bieži izvēlas piestātnes, kurās ir pieejama krasta elektroenerģija.

Turklāt attiecīgajiem kuģiem krasta elektroenerģija būs pieejama neatkarīgi no to karoga valsts, neradot labvēlīgāku nodokļu situāciju valsts tirgus dalībniekiem salīdzinājumā ar konkurentiem no citām ES dalībvalstīm.

Attiecībā uz konkurenci starp ostām ir sagaidāms, ka jebkura iespējamā ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, kas varētu rasties, ja kuģi mainītu savus maršrutus sakarā ar iespēju izmantot krasta elektroenerģiju ar samazinātu nodokļa likmi, būs niecīga. Situācijā, kad, kā minēts iepriekš, nav paredzams, ka par spīti nodokļa samazinājumam krasta elektroenerģijas izmantošana vismaz īstermiņā kļūs rentablāka par elektroenerģijas ražošanu kuģī, nav paredzams, ka šis nodokļa samazinājums krasta elektroenerģijai ievērojami

---

13 Komisijas Ieteikums 2006/339/EK (2006. gada 8. maijs) par krasta elektroenerģijas pieslēguma izmantošanas veicināšanu kuģiem, kas piestājuši Kopienas ostās (OV L 125, 12.5.2006.).

14 Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā", COM(2009) 8 galīgā redakcija, 2009. gada 21. janvāris.

izkropļos konkurenci starp ostām, rosinot kuģus mainīt maršrutu atkarībā no šādas elektroenerģijas pieejamības.

Termiņš, uz kuru ierosināts pagarināt atļauju piemērot samazinātu nodokļa likmi, ja vien pašreizējā sistēmā un situācijā nenotiks būtiskas izmaiņas, padara maz ticamu, ka iepriekšējās rindkopās veiktā analīze pirms pasākuma termiņa beigām mainītos.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Padomes Direktīvas 2003/96/EK 19. pants.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Netiešo nodokļu uzlikšana, uz ko attiecas LESD 113. pants, pati par sevi nav Eiropas Savienības ekskluzīvā kompetencē LESD 3. panta nozīmē.

Tomēr saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu Padomei tika piešķirta ekskluzīva kompetence ar sekundāru tiesību aktu atļaut dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus vai samazinājumus minētā noteikuma nozīmē. Tāpēc dalībvalstis nevar aizstāt Padomi. Tādēļ subsidiaritātes princips uz šo īstenošanas lēmumu neattiecas. Katrā ziņā, tā kā šis akts nav leģislatīvā akta projekts, tas nebūtu jāiesniedz valstu parlamentiem saskaņā ar Līgumiem pievienoto 2. protokolu, lai pārbaudītu atbilstību subsidiaritātes principam.

• Proporcionalitāte

Šajā priekšlikumā ir ievērots proporcionalitātes princips. Nodokļu samazinājums nepārsniedz konkrētā mērķa sasniegšanai vajadzīgo.

• Juridiskā instrumenta izvēle

Ierosinātais instruments ir Padomes īstenošanas lēmums. Direktīvas 2003/96/EK 19. pants paredz tikai šāda veida pasākumu.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

• *Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes

Pasākumam nav nepieciešama spēkā esošo tiesību aktu izvērtēšana.

• Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Šā priekšlikuma pamatā ir Zviedrijas pieprasījums, un tas attiecas vienīgi uz šo dalībvalsti. Tādēļ apspriešanās ar ieinteresētajām personām netika veikta.

• Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Neatkarīgu ekspertu atzinums nebija vajadzīgs.

• Ietekmes novērtējums

Šis priekšlikums attiecas uz atļaujas piešķiršanu atsevišķai dalībvalstij pēc tās pieprasījuma, un ietekmes novērtējums tam nav nepieciešams.

Zviedrijas sniegtā informācija liecina, ka pasākumam būs ierobežota ietekme uz nodokļu ieņēmumiem. Precīzāk, saskaņā ar aplēsēm par pasākuma radītajiem nodokļu izdevumiem atbilstīgi Zviedrijas iestāžu sniegtajai informācijai turpmākajos gados sagaidāmi zaudējumi – 12 miljoni SEK gadā.

Zviedrija sagaida, ka pasākumam būs pozitīva ietekme uz tās vides mērķu sasniegšanu un jo īpaši uz gaisa kvalitātes uzlabošanu saskaņā ar Direktīvu 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai. Krasta elektroenerģijas izmantošana ir ļāvusi samazināt sēra dioksīda, slāpekļa oksīdu, cieto daļiņu un oglekļa oksīdu emisijas. Pasākuma potenciāls nav pilnībā izmantots, jo gan piestātnēs, gan uz kuģiem ir vajadzīgs dārgs aprīkojums.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Pasākums neparedz vienkāršošanu. Tas atbilst Zviedrijas pieprasījumam un attiecas vienīgi uz šo dalībvalsti.

- **Pamattiesības**

Pasākums neietekmē pamattiesības.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Minētais pasākums Savienībai nerada finansiālu un administratīvu slogu. Tādējādi priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Īstenošanas plāns nav nepieciešams. Šis priekšlikums attiecas uz atļaujas piešķiršanu nodokļu samazināšanai atsevišķai dalībvalstij pēc tās pieprasījuma. To piešķir uz noteiktu termiņu līdz 2027. gada 31. decembrim. Piemērojamā nodokļa likme būs vienāda ar minimālo nodokļu līmeni, kas noteikts Enerģijas nodokļu direktīvā. Pasākumu var izvērtēt, ja tiek pieprasīts pagarinājums pēc tam, kad ir beidzies tā derīguma termiņš.

- **Skaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Priekšlikumam nav vajadzīgi skaidrojošie dokumenti par transponēšanu.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Tiesību akta 1. pantā noteikts, ka Zviedrijai būs atļauts piemērot samazinātu elektroenerģijas nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta tādiem kuģiem Zviedrijas ostu piestātnēs, kuri nav privāti izpriecu kuģi ("krasta elektroenerģija"). Nodokļa likmei jāatbilst minimālajam nodokļu līmenim elektroenerģijai izmantošanai uzņēmumu vajadzībām, kas noteikts direktīvā. Nedrīkstēs piegādāt elektroenerģiju ar samazinātu likmi privātiem izpriecu kuģiem, kas definēti Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta c) apakšpunkta otrajā daļā.

Tiesību akta 2. pantā noteikts, ka pieprasīto atļauju piešķir no 2024. gada 1. janvāra, turpinot spēkā esošo Padomes Īstenošanas lēmumu 2014/725/ES, līdz 2027. gada 31. decembrim, kā to pieprasījusi Zviedrija, iekļaujoties direktīvā atļautajā maksimālajā laikposmā, kas nepārsniedz sešus gadus.

2024/0008 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES ĪSTENOŠANAS LĒMUMS,

ar kuru Zviedrijai atļauj piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta kuģiem ostas piestātnē

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai[1], un jo īpaši tās 19. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Ar Padomes Īstenošanas lēmumu 2020/1674/ES[2] Zviedrijai saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu ir atļauts līdz 2023. gada 31. decembrim piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta tādiem kuģiem ostas piestātnē, kuri nav privāti izpriecu kuģi ("krasta elektroenerģija").

(2) Zviedrija 2023. gada 5. aprīļa vēstulē lūdza atļauju saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu turpināt piemērot samazinātu nodokļa likmi krasta elektroenerģijai līdz 2027. gada 31. decembrim. Sīkāku informāciju Zviedrijas iestādes sniedza 2023. gada 19. oktobra vēstulē.

(3) Piemērojot krasta elektroenerģijai samazināto nodokļa likmi, Zviedrijas mērķis ir turpināt veicināt krasta elektroenerģijas izmantošanu. Salīdzinot ar flotes degvielas izmantošanu, šādas elektroenerģijas izmantošana tiek uzskatīta par videi nekaitīgāku veidu, kā apmierināt ostas piestātnē esošu kuģu vajadzības pēc elektroenerģijas.

(4) Tā kā krasta elektroenerģijas izmantošana palīdz izvairīties no tādas gaisu piesārņojošu vielu emisijas, kas rodas flotes degvielas izmantošanā, tā veicina gaisa kvalitātes uzlabošanos ostas pilsētās un trokšņa samazināšanu. Tāpēc ir paredzams, ka pasākums veicinās Savienības vides, veselības un klimata politikas mērķu sasniegšanu.

(5) Atļauja Zviedrijai piemērot samazinātu nodokļa likmi krasta elektroenerģijai nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs, lai palielinātu šādas elektroenerģijas izmantošanu, jo elektroenerģijas ražošana kuģī vairākumā gadījumu joprojām būs konkurētspējīgāka alternatīva. Tā paša iemesla dēļ un arī tādēļ, ka šīs tehnoloģijas izplatība tirgū pagaidām ir visai neliela, šis pasākums tā darbības laikā diez vai radītu ievērojamus

[1] OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.

[2] Padomes Īstenošanas lēmums (ES) 2020/1674 (2020. gada 29. oktobris), ar kuru saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu Zviedrijai atļauj piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kas tiek tieši piegādāta kuģiem ostas piestātnē (OV L 378, 12.11.2020., 3. lpp.), ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj).

konkurences kropļojumus, tādējādi tam nebūtu negatīvas ietekmes uz iekšējā tirgus pareizu darbību.

(6) Saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. panta 2. punktu katrai saskaņā ar minēto noteikumu piešķirtajai atļaujai ir jābūt ierobežotai laikā. Lai nodrošinātu, ka atļaujas termiņš ir pietiekami ilgs, un tādējādi neatturētu attiecīgos uzņēmējus no vajadzīgo ieguldījumu veikšanas, ir lietderīgi atļauju piešķirt līdz 2027. gada 31. decembrim. Tomēr atļauju būtu jābeidz piemērot no dienas, kad sāk piemērot jebkādus vispārīgus noteikumus par nodokļu atvieglojumiem krasta elektroenerģijai, ko Padome pieņem saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 113. pantu vai citiem attiecīgiem noteikumiem, ja šādi noteikumi kļūst piemērojami atļaujas termiņa laikā.

(7) Lai nodrošinātu juridisko noteiktību ostu un kuģu operatoriem un lai izvairītos no iespējama administratīvā sloga pieauguma elektroenerģijas sadalītājiem vai pārdalītājiem, būtu jānodrošina Zviedrijai iespēja turpināt piemērot krasta elektroenerģijai samazinātu nodokļa likmi. Tādēļ pieprasītā atļauja būtu jāpiešķir ar spēkā esamību no 2024. gada 1. janvāra, lai bez aizķeršanās turpinātu iepriekšējo regulējumu, kas paredzēts Īstenošanas lēmumā (ES) 2020/1674.

(8) Šis lēmums neskar Savienības valsts atbalsta noteikumu piemērošanu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Zviedrijai atļauj piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, kura tiek tieši piegādāta tādiem kuģiem ostas piestātnē, kas nav privāti izpriecu kuģi (“krasta elektroenerģija”), ar noteikumu, ka tiek ievēroti Direktīvas 2003/96/EK 10. pantā paredzētie minimālie nodokļu līmeņi.

2. pants

Šo lēmumu piemēro no 2024. gada 1. janvāra līdz 2027. gada 31. decembrim.

Taču, ja Padome, rīkojoties saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 113. pantu vai citiem attiecīgiem Līguma par Eiropas Savienības darbību noteikumiem, nosaka vispārīgus noteikumus par nodokļu atvieglojumiem krasta elektroenerģijai, kas kļūst piemērojami atļaujas termiņa laikā, kurš noteikts šā panta pirmajā daļā, šis lēmums zaudē spēku dienā, kurā stājas spēkā minētie vispārīgie noteikumi.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Zviedrijas Republikai.

Briselē,

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs