



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 22.5.2026
COM(2026) 244 final

2026/0121 (NLE)

Propunere de

DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI

**de autorizare a Germaniei să aplice o rată redusă de impozitare a energiei electrice
furnizate în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din
Directiva 2003/96/CE**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Impozitarea produselor energetice și a energiei electrice în Uniune este reglementată de Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității¹ („Directiva privind impozitarea energiei” sau „directiva”).

În conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din directivă, pe lângă dispozițiile prevăzute în special la articolele 5, 15 și 17 din directiva respectivă, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri ale nivelului de impozitare din motive de politică specifice.

În temeiul Deciziei de punere în aplicare (UE) 2020/1436 a Consiliului din 7 octombrie 2020² (precedate de Decizia de punere în aplicare 2014/722/UE a Consiliului din 14 octombrie 2014³ și de Decizia de punere în aplicare 2011/445/UE a Consiliului din 12 iulie 2011⁴), Germania a fost deja autorizată să aplice o rată redusă de impozitare a energiei electrice furnizate în mod direct navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement⁵, aflate la dană în porturi („energie electrică de la mal”).

Obiectivul prezentei propuneri este de a prelungi autorizația respectivă, conform cererii transmise de Germania, dat fiind faptul că derogarea actuală expiră la 31 decembrie 2025.

Prin scrisoarea din 26 august 2025, autoritățile germane au informat Comisia cu privire la intenția lor de a prelungi măsura actuală până la 31 decembrie 2029. Prin scrisoarea din 23 ianuarie 2026, au fost transmise informații suplimentare.

Germania solicită reînnoirea autorizației de a aplica o rată redusă de impozitare de 0,50 EUR/MWh pentru alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor⁶ care operează exclusiv în scopuri comerciale în apele maritime și continentale ale Uniunii (inclusiv a navelor de pescuit)⁷. Această sumă este egală cu rata minimă de impozitare a energiei electrice pentru uz comercial, astfel cum se prevede în directivă.

¹ JO L 283, 31.10.2003, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

² Decizia de punere în aplicare (UE) 2020/1436 a Consiliului din 7 octombrie 2020 de autorizare a Germaniei să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE (JO L 331, 12.10.2020, p. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) coroborată cu Rectificarea la Decizia de punere în aplicare (UE) 2020/1436 a Consiliului din 12 octombrie 2020 de autorizare a Germaniei să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE (JO L 342, 16.10.2020, p. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj).

³ JO L 300, 18.10.2014, p. 55.

⁴ JO L 191, 22.7.2011, p. 22.

⁵ Termenul „ambarcațiune privată de agrement” este definit la articolul 14 alineatul (1) litera (c) al doilea paragraf din Directiva 2003/96/CE.

⁶ Potrivit cererii, toate vapoarele, navele și dispozitivele plutitoare motorizate care intră sub incidența capitolului 89 din Nomenclatura combinată.

⁷ Astfel cum se specifică în legislația națională, măsura nu se aplică energiei electrice furnizate de la mal navelor pe durata șederii lor într-un șantier naval.

Perioada de valabilitate solicitată este cuprinsă între 1 ianuarie 2026 și 31 decembrie 2029. Aceasta reprezintă o continuare a derogării actuale și se încadrează în perioada maximă permisă de articolul 19 din Directiva privind impozitarea energiei.

Această reducere are drept obiectiv să continue să ofere un stimulent economic pentru introducerea și utilizarea energiei electrice de la mal în scopul reducerii poluării aerului în orașele portuare, al îmbunătățirii calității aerului la nivel local și al reducerii zgomotului, în beneficiul sănătății locuitorilor.

Măsura care urmează să fie aplicată de Germania are, de asemenea, obiectivul de a reduce impactul transportului naval asupra mediului.

Prin intermediul măsurii propuse, Germania dorește să ofere în continuare un stimulent pentru utilizarea energiei electrice de la mal, care este considerată o alternativă mai puțin poluantă la producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană în port. După cum se precizează în cerere, rata standard de impozitarea a energiei electrice în Germania este de 20,50 EUR/MWh. Reducerea fiscală se ridică în prezent la 20,00 EUR/MWh. Aceasta înseamnă că beneficiarilor li se percep 0,50 EUR/MWh, rata minimă de impozitare la nivelul UE pentru energia electrică aplicabilă în temeiul Directivei privind impozitarea energiei [astfel cum se specifică la articolul 10 alineatul (1) și în tabelul C din anexa I, pentru uz comercial]. Germania permite ca avantajul fiscal să fie acordat ca rată redusă a taxei percepută la furnizare (care necesită o autorizație) sau ca rambursare a taxei.

Pe de altă parte, în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva privind impozitarea energiei, statele membre trebuie să scutească de la impozitare produsele energetice utilizate pentru producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană în porturi. Ele pot face acest lucru și în cazul energiei electrice produse la bordul navelor pentru navigația pe căile navigabile interioare, în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) litera (f) din directivă. Germania a confirmat transpunerea acestei din urmă scutiri opționale.

Autoritățile germane au indicat că reducerea fiscală se aplică tuturor navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, în sensul că toate navele implicate în navigația comercială, indiferent de dimensiune sau de pavilion, pot beneficia de reducerea fiscală. Cu toate acestea, nu există nicio obligație ca navele să utilizeze energia electrică de la mal.

După cum se indică în cerere, în 2024, un număr total de 28 de societăți au solicitat facilitatea fiscală. În plus, Marina Federală Germană este aprovizionată cu energie electrică de la mal în opt amplasamente. În Germania există peste 400 de instalații fixe sau mobile pentru alimentarea cu energie electrică de la mal la danele din porturile maritime și interioare. În 50 de porturi maritime și interioare, sunt fie planificate, fie în construcție instalații (suplimentare) pentru alimentarea cu energie electrică de la mal.

Pentru a estima cheltuielile fiscale aferente măsurii, autoritățile germane au calculat pierderea de venituri fiscale pe baza cantității de energie electrică consumate în cadrul facilității și a cuantumului avantajului. Scutirea fiscală se ridică în prezent la 20,00 EUR/MWh (rata standard de impozitare, astfel cum a fost menționată anterior, este de 20,50 EUR/MWh).

În 2024, aproximativ 74 100 MWh de energie electrică fie au fost furnizați la rata preferențială, fie au beneficiat de facilitatea fiscală. Acest lucru a dus la o pierdere de venituri fiscale pentru 2024 în cuantum de aproximativ 1,48 milioane EUR.

Germania a solicitat acordarea autorizației până la 31 decembrie 2029, începând cu 1 ianuarie 2026, fără a întrerupe derogarea actuală și fără a depăși perioada maximă indicată la articolul 19 alineatul (2) din directivă.

Prin reducerea fiscală, Germania dorește să acorde operatorilor de nave un stimulent în vederea utilizării energiei electrice de la mal, cu scopul de a reduce emisiile atmosferice și zgomotul produse de arderea combustibililor de către navele aflate la dană, precum și emisiile de CO₂. Aplicarea unei rate reduse a taxei consolidează competitivitatea energiei electrice de la mal în comparație cu arderea păcurii negre, care este scutită de acciza la energie.

Autoritățile germane consideră că schema îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 44 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei de declarare a anumitor categorii de ajutoare ca fiind compatibile cu piața internă, în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat⁸. Prin urmare, la 1 iulie 2024, autoritățile germane nu au notificat în mod formal Comisiei schema, ci au transmis, în schimb, o fișă de informații rezumative privind schema prin intermediul sistemului electronic de notificare al Comisiei, ca parte a obligației lor de raportare prevăzute la articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei⁹.

- **Coerența cu dispozițiile de politică deja existente în domeniul de politică vizat**

Impozitarea energiei electrice este reglementată prin Directiva 2003/96/CE, în special de articolul 10. Articolul 14 alineatul (1) litera (c) prevede o scutire fiscală obligatorie pentru energia electrică produsă la bordul unei ambarcațiuni. Articolele 5, 15 și 17 prevăd posibilitatea statelor membre de a aplica diferențieri fiscale, inclusiv scutiri și reduceri, pentru anumite utilizări ale energiei electrice. Aceste dispoziții nu prevăd însă, ca atare, reducerea impozitării energiei electrice de la mal.

Dispoziții în temeiul Directivei privind impozitarea energiei

Articolul 19 alineatul (1) primul paragraf din directivă este formulat după cum urmează:

Pe lângă dispozițiile prevăzute în articolele anterioare, în special articolele 5, 15 și 17, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri din motive de politică specifice.

Prin intermediul reducerii fiscale în cauză, autoritățile germane urmăresc obiectivul de a promova în continuare o modalitate mai puțin dăunătoare pentru mediu de satisfacere a necesarului de energie electrică al navelor pe durata în care se află la dană în porturi și, prin urmare, de a îmbunătăți calitatea aerului la nivel local și de a reduce zgomotul.

⁸ JO L 187, 26.6.2014, p. 1.

⁹ *Stromsteuerermäßigung auf direkt am Liegeplatz im Hafen an Schiffe gelieferten elektrischen Strom (landseitige Elektrizität) [BMF, Zoll]*, rezumatul informațiilor transmis Comisiei prin intermediul sistemului electronic de notificare al Comisiei la 1.7.2024, <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114829>.

Comisia a recomandat deja utilizarea energiei electrice de la mal ca alternativă la producerea de energie electrică la bordul navelor aflate la dană, recunoscând astfel avantajele pentru mediu ale măsurii¹⁰.

În prezent, rata standard pentru energia electrică este de 20,50 EUR/MWh, în timp ce avantajul fiscal se ridică la 20,00 EUR/MWh. Astfel, beneficiarii sunt taxați la rata minimă de impozitare a energiei electrice la nivelul UE, de 0,50 EUR/MWh, în temeiul Directivei privind impozitarea energiei. Prin urmare, acest demers poate contribui în continuare la obiectivul de politică declarat.

Posibilitatea de a permite un tratament fiscal favorabil pentru energia electrică de la mal poate fi prevăzută în temeiul articolului 19 din directivă, deoarece scopul său este acela de a permite statelor membre să introducă alte scutiri sau reduceri din motive de politică specifice.

Germania a solicitat ca măsura să se aplice pentru o durată care să se încadreze în perioada maximă permisă de articolul 19 alineatul (2), și anume patru ani. În principiu, măsura trebuie să rămână în vigoare pentru o perioadă suficient de lungă pentru a avea un impact pozitiv asupra deciziilor de investiții ale operatorilor portuari în instalații de alimentare cu energie electrică de la mal și ale operatorilor de nave în echipamentele de la bord.

Totuși, derogarea nu trebuie să submineze evoluțiile viitoare ale cadrului juridic existent și trebuie să ia în considerare revizuirea în curs a Directivei privind impozitarea energiei și posibilitatea adoptării de către Consiliu a unui act juridic bazat pe propunerea Comisiei de reformare a Directivei privind impozitarea energiei¹¹.

În special, în cadrul propunerii de reformare a Directivei privind impozitarea produselor energetice și a electricității, Comisia a prevăzut, printre altele, posibilitatea ca toate statele membre să aplice scutiri, scutiri parțiale sau reduceri ale nivelului de impozitare a energiei electrice furnizate direct navelor aflate la dană în porturi, pentru a încuraja dezvoltarea și utilizarea acesteia.

În aceste condiții, pare oportun să se acorde autorizația pentru perioada în cauză.

Norme privind ajutoarele de stat

Rata redusă a taxei, de 0,50 EUR/MWh, avută în vedere de autoritățile germane corespunde nivelului minim de impozitare a energiei electrice pentru uz comercial la nivelul UE în temeiul articolului 10 din Directiva 2003/96/CE.

Articolul 44 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei stabilește condițiile în care ajutoarele sub formă de reduceri ale taxelor de mediu care îndeplinesc condițiile Directivei 2003/96/CE pot fi exceptate de la obligația de notificare a ajutoarelor de stat.

Autoritățile germane indică faptul că schema actuală și schemele precedente îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 44 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei. Prin urmare, schema nu a fost notificată Comisiei. Cu toate acestea, la 1 iulie 2024, Germania a

¹⁰ Recomandarea Comisiei 2006/339/CE din 8 mai 2006 privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră de către nave aflate la dană în porturile comunitare (JO L 125, 12.5.2006).

¹¹ COM/2021/563 final: Propunere de Directivă a Consiliului privind restructurarea cadrului Uniunii de impozitare a produselor energetice și a energiei electrice (reformare).

transmis rezumatul informațiilor prin intermediul sistemului electronic de notificare al Comisiei, astfel cum se prevede la articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei.

Propunerea de decizie de punere în aplicare a Consiliului nu aduce atingere obligației statului membru respectiv de a asigura respectarea normelor privind ajutoarele de stat. Propunerea de decizie de punere în aplicare a Consiliului nu aduce atingere nici obligației statului membru de a notifica Comisiei ajutorul înainte de punerea acestuia în aplicare, în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE, în cazul în care noul ajutor nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 651/2014 al Comisiei.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Politica privind mediul și schimbările climatice

Măsura solicitată vizează în principal politica UE privind mediul și schimbările climatice. Întrucât măsura va contribui la reducerea arderii de păcură grea la bordul navelor aflate în port, aceasta va contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire a calității aerului la nivel local și de reducere a zgomotului. Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător¹² impune statelor membre obligația de a se asigura că nivelurile mai multor poluanți atmosferici sunt menținute sub valorile-limită, valorile-țintă și alte standarde de calitate a aerului prevăzute în directiva respectivă. Aceasta înseamnă că statele membre au obligația de a găsi soluții la probleme precum emisiile navelor aflate la dană în porturi, în cazul în care acest lucru este relevant. Este posibil ca, în porturile care se confruntă cu aceste probleme, utilizarea energiei electrice de la mal să fie încurajată în continuare, ca parte a strategiei globale privind calitatea aerului. Utilizarea energiei electrice de la mal este, de asemenea, încurajată prin Directiva (UE) 2016/802¹³, care reglementează conținutul de sulf din combustibilii marini.

Prin prelungirea măsurii solicitate, Germania intenționează să stimuleze în continuare utilizarea energiei electrice de la mal ca alternativă mai ecologică la producerea de energie electrică la bordul navelor în timp ce se află la dană într-un port.

Astfel cum subliniază autoritățile germane, utilizarea energiei electrice de la mal în locul generatoarelor de la bord poate duce la reducerea emisiilor de poluanți atmosferici, cum ar fi dioxidii de azot și de sulf, particulele fine în suspensie și metalele grele, precum și la reduceri semnificative ale poluării fonice în unele cazuri. Având în vedere că, începând cu 2030, se vor aplica valori-limită mai stricte pentru calitatea aerului¹⁴, se poate preconiza că energia electrică de la mal va căpăta o importanță mai mare ca măsură de reducere a emisiilor.

Utilizarea conexiunilor pentru furnizarea de energie electrică de la mal nu numai că va reduce poluanții atmosferici, particulele în suspensie și funinginea, ci este probabil să conducă și la reducerea emisiilor de CO₂. Acest lucru se datorează faptului că mixul energetic al rețelei terestre din Germania generează, datorită unei eficiențe mai ridicate a sistemului și a

¹² Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p. 1).

¹³ Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (JO L 132, 21.5.2016, p. 58).

¹⁴ Directiva (UE) 2024/2881 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2024 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (reformare) (JO L, 2024/2881, 20.11.2024).

diferenței dintre combustibilii utilizați, mai puțin dioxid de carbon decât energia electrică produsă la bord prin arderea de păcură grea.

Datele specifice furnizate de portul Hamburg pentru 2024 sugerează că, prin achiziționarea exclusiv din surse de energie alternative a energiei electrice de la mal, s-ar putea obține următoarele reduceri ale emisiilor:

- 4 327 g CO₂ t/a,
- 78,9 g SO_x t/a,
- 2,6 g NO_x t/a și
- 1,2 PM t/a.

Politica energetică

Măsura este în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804 din 13 septembrie 2023¹⁵ privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE¹⁶. Regulamentul respectiv abordează problema implantării de instalații de alimentare cu energie electrică de la mal în porturi, în cazul în care există cerere pentru astfel de instalații, iar costurile nu sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu. S-a considerat, de asemenea, că o măsură similară contribuie la atingerea obiectivelor politicilor și legislației Uniunii care vizează reducerea amprente de mediu a transportului maritim și la dezvoltarea anumitor activități economice în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE¹⁷.

Un motiv major pentru care energia electrică de la mal se află într-o poziție nefavorabilă din punct de vedere competitiv este acela că energia electrică produsă la bordul navelor acostate în porturile maritime beneficiază în prezent de o scutire fiscală totală. Nu doar păcura grea arsă în scopul generării de energie electrică este scutită de impozite, ceea ce corespunde situației normale în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2003/96/CE, ci și energia electrică produsă efectiv la bordul navelor¹⁸. Deși această din urmă scutire pare dificil de reconciliat cu obiectivele de mediu ale Uniunii, ea reflectă considerații de ordin practic. De fapt, impozitarea energiei electrice produse la bord ar impune proprietarului navei – adesea stabilit într-o țară terță – sau operatorului să declare cantitatea consumată de energie electrică. Totodată, în declarație, aceștia ar trebui să stabilească proporția din cantitatea consumată de energie electrică în apele teritoriale ale statului membru în care trebuie plătită taxa. Pentru proprietarii de nave, obligația de a întocmi astfel de declarații pentru fiecare stat membru ale cărui ape teritoriale sunt vizate ar crea o sarcină administrativă enormă. Considerații similare se aplică navigației interioare și tratamentului fiscal facultativ în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) litera (f) din directivă, care este pus în aplicare de Germania. Având în vedere scutirea aplicată producției de energie electrică la bordul navelor pe bază de combustibili fosili, există o justificare pentru a nu penaliza alternativa mai puțin poluantă reprezentată de energia electrică de la mal, permițând Germaniei să aplice în continuare o rată redusă de impozitare.

¹⁵ JO L 234, 22.9.2023, p. 1.

¹⁶ JO L 307, 28.10.2014, p. 1.

¹⁷ Decizia C(2024) 3934 final a Comisiei din 17.6.2024 în cazul de ajutor de stat SA.105117 (JO C/2024/5376, 3.9.2024).

¹⁸ Articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96/CE.

Politica în domeniul transporturilor

Măsura este conformă cu Recomandarea 2006/339/CE a Comisiei privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră de către nave aflate la dană în porturile Uniunii¹⁹ și cu Comunicarea Comisiei privind obiectivele strategice și recomandările pentru politica UE în domeniul transportului maritim²⁰.

În plus, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE²¹, începând cu 2030, navele clasificate drept nave de croazieră, feriboturi și nave-container cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone trebuie să utilizeze sisteme de alimentare cu energie electrică de la mal, cu excepția cazurilor în care au la dispoziție tehnologii cu emisii zero.

Piața internă și concurența loială

În ceea ce privește piața internă și concurența loială, măsura nu face decât să reducă distorsiunea fiscală existentă între două surse concurente de energie electrică pentru nave aflate la dană, și anume producerea de energie la bord și utilizarea energiei electrice de la mal, determinată de scutirea fiscală pentru păcura grea.

Autoritățile germane observă că avantajul fiscal pentru energia electrică de la mal nu conferă niciun avantaj operatorilor de nave care beneficiază de acesta, ceea ce ar putea perturba piața internă. Substituirea energiei electrice produse chiar pe nave cu energia electrică de la mal nu are niciun efect de economisire. Costurile energiei electrice de la mal în Germania sunt în prezent mai mari decât costurile energiei electrice generate la bord, chiar și luând în considerare avantajul fiscal.

În plus, accesul la energia electrică de la mal va fi disponibil pentru navele în cauză, indiferent de pavilionul lor. Aceasta nu va conduce la un tratament fiscal mai avantajos al operatorilor economici naționali în raport cu concurenții lor din alte state membre ale UE.

În ceea ce privește concurența dintre porturi, se poate estima că orice potențial impact asupra comerțului dintre statele membre care ar putea rezulta din modificarea rutelor navelor cu scopul de a beneficia de posibilitatea de a consuma energie electrică de la mal la o rată redusă a taxei va fi neglijabil. După cum s-a menționat mai sus, este puțin probabil ca utilizarea energiei electrice de la mal să devină, cel puțin pe termen scurt, mai economică decât producerea de energie la bord, în pofida reducerii fiscale. Prin urmare, este, de asemenea, puțin probabil ca această reducere fiscală pentru energia electrică de la mal să denatureze în mod semnificativ concurența dintre porturi, prin faptul că determină navele să își schimbe itinerariul în funcție de disponibilitatea acestei opțiuni.

¹⁹ Recomandarea Comisiei 2006/339/CE din 8 mai 2006 privind promovarea utilizării energiei electrice furnizate din rețeaua terestră de către nave aflate la dană în porturile comunitare (JO L 125, 12.5.2006).

²⁰ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social European și către Comitetul Regiunilor – Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018, COM(2009) 8 final din 21 ianuarie 2009.

²¹ JO L 234, 22.9.2023, p. 48.

Autoritățile germane susțin că alți factori (cum ar fi tipul de navă și de marfă, legăturile cu hinterlandul disponibile și alți factori economici) joacă un rol în alegerea porturilor. Simpla disponibilitate a energiei electrice de la mal nu pare să fie decisivă.

Autoritățile germane subliniază, în plus, că utilizarea energiei electrice de la mal este limitată și din cauza lipsei de standarde tehnice convenite la nivel internațional pentru conectarea navelor la rețeaua de energie electrică și, în unele cazuri, din cauza lipsei capacității de alimentare cu energie electrică de la mal.

Termenul pentru prelungirea autorizației de aplicare a unei rate reduse a taxei, cu excepția cazului în care vor exista modificări semnificative ale cadrului și situației actuale, face improbabil faptul ca analiza efectuată în alineatele precedente să se schimbe înainte de expirarea măsurii.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temeiul juridic

Articolul 19 din Directiva 2003/96/CE a Consiliului

• Subsidiaritatea (pentru competența neexclusivă)

Domeniul fiscalității indirecte, reglementat de articolul 113 din TFUE nu intră în competența exclusivă a Uniunii Europene, în sensul articolului 3 din TFUE.

Cu toate acestea, în temeiul articolului 19 din Directiva 2003/96/CE, Consiliului i s-a acordat competența exclusivă, în virtutea legislației secundare, de a autoriza un stat membru să introducă și alte scutiri sau reduceri în sensul dispoziției respective. Prin urmare, statele membre nu se pot substitui Consiliului. În consecință, principiul subsidiarității nu este aplicabil în cazul prezentei decizii de punere în aplicare. În orice caz, întrucât nu este un proiect de act legislativ, prezentul act nu trebuie transmis parlamentelor naționale în temeiul Protocolului nr. 2 la tratate în vederea verificării conformității cu principiul subsidiarității.

• Proporționalitatea

Propunerea respectă principiul proporționalității. Reducerea fiscală nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului în cauză.

• Alegerea instrumentului

Instrumentul propus este o decizie de punere în aplicare a Consiliului. Articolul 19 din Directiva 2003/96/CE prevede numai acest tip de măsură.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

• Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente

Măsura nu impune o evaluare a legislației existente.

- **Consultări cu părțile interesate**

Prezenta propunere se bazează pe o cerere înaintată de Germania și se referă doar la acest stat membru. Prin urmare, nu s-a efectuat nicio consultare cu părțile interesate.

- **Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate**

Nu a fost necesar să se recurgă la expertiză externă.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere se referă la acordarea unei autorizări unui stat membru, la cererea acestuia, și nu necesită efectuarea unei evaluări a impactului.

Cu toate acestea, astfel cum s-a menționat mai sus, informațiile furnizate de Germania sugerează că măsura va avea un impact limitat asupra veniturilor fiscale, iar rata de impozitare pentru energia electrică de la mal va fi în continuare superioară ratei minime de impozitare stabilite în Directiva 2003/96/CE. Germania se așteaptă ca această măsură să aibă un impact pozitiv asupra îndeplinirii obiectivelor sale de mediu și în special asupra îmbunătățirii calității aerului la nivel local și reducerii zgomotului în orașele portuare.

Mai precis, utilizarea energiei electrice de la mal în locul generatoarelor de la bord poate duce la reducerea emisiilor a numeroși poluanți atmosferici – cum ar fi dioxizii de azot și de sulf, particulele fine în suspensie și metalele grele – precum și la reduceri semnificative ale poluării fonice în unele cazuri (după cum confirmă feedbackul care indică o scădere a numărului de plângeri provenite din zonele centrale ale orașelor). Având în vedere că, începând cu 2030, se vor aplica valori-limită mai stricte pentru calitatea aerului, se poate preconiza că energia electrică de la mal va deveni mai importantă ca măsură de reducere a emisiilor.

În estimarea cheltuielilor fiscale aferente măsurii, autoritățile germane preconizează o pierdere de 1,3 milioane EUR pe an pentru anii următori.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Măsura nu prevede o simplificare. Ea se bazează pe o cerere înaintată de Germania și se referă doar la acest stat membru.

- **Drepturile fundamentale**

Măsura nu privește drepturile fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Această măsură nu impune Uniunii nicio sarcină financiară sau administrativă. Prin urmare, propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii Europene.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsurile de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu este necesar un plan de punere în aplicare. Prezenta propunere se referă la autorizarea unei reduceri fiscale pentru un singur stat membru, la cererea acestuia. Autorizația este acordată pentru o perioadă limitată, până la data de 31 decembrie 2029. Rata taxei care se va aplica va fi egală cu nivelul minim de impozitare stabilit prin Directiva privind impozitarea energiei.

Măsura poate fi evaluată în cazul unei cereri de reînnoire după expirarea perioadei de valabilitate.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Propunerea nu necesită documente explicative privind transpunerea.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Articolul 1 prevede că Germania va fi autorizată să aplice o rată redusă de impozitare a energiei electrice în cazul energiei electrice furnizate în mod direct navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, aflate la dană în porturile germane („energie electrică de la mal”). Rata taxei nu trebuie să fie mai mică de 0,50 EUR/MWh, adică nivelul minim de impozitare a energiei electrice pentru utilizare comercială prevăzut în directivă. Nu va fi posibil să se furnizeze energie electrică la o rată redusă pentru ambarcațiunile private de agrement, astfel cum sunt definite la articolul 14 alineatul (1) litera (c) al doilea paragraf din Directiva 2003/96/CE.

Articolul 2 prevede la primul paragraf că autorizația solicitată se acordă cu efect de la 1 ianuarie 2026, asigurând continuitatea cu Decizia de punere în aplicare (UE) 2020/1436 a Consiliului, până la 31 decembrie 2029, pentru perioada maximă permisă de directivă, în conformitate cu cererea Germaniei. La al doilea paragraf se precizează că, în cazul în care Consiliul adoptă, în temeiul articolului 113 sau al oricărei alte dispoziții relevante din tratat, dispoziții generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică de la mal care devin aplicabile în perioada menționată la primul paragraf, aplicarea deciziei încetează atunci când devin aplicabile dispozițiile generale respective.

Propunere de

DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI

de autorizare a Germaniei să aplice o rată redusă de impozitare a energiei electrice furnizate în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității²², în special articolul 19 alineatul (1) primul paragraf,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2020/1436 a Consiliului²³, Germania a fost autorizată să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică furnizată în mod direct navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, aflate la dană într-un port („energie electrică de la mal”) până la 31 decembrie 2025, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE.
- (2) Prin scrisoarea din 26 august 2025, Germania a solicitat autorizarea de a continua să aplice o rată redusă de impozitare a energiei electrice de la mal, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE. La 23 ianuarie 2026, autoritățile germane au trimis o scrisoare prin care au furnizat informații suplimentare referitoare la cerere.
- (3) Cu rata redusă a taxei pe care intenționează să o aplice, Germania își propune să continue promovarea utilizării energiei electrice de la mal. Utilizarea acestui tip de energie electrică este considerată a fi o modalitate mai puțin dăunătoare pentru mediu de a satisface necesarul de energie electrică al navelor aflate la dană într-un port, în comparație cu arderea păcurii grele de către navele respective.
- (4) În măsura în care utilizarea energiei electrice de la mal contribuie la evitarea emisiilor de poluanți atmosferici rezultați din arderea păcurii grele de către navele aflate la dană într-un port, acest lucru îmbunătățește calitatea aerului la nivel local în zonele portuare. În condițiile specifice ale structurii de producție a energiei electrice din Germania, se estimează că utilizarea energiei electrice de la mal în locul energiei

²² JO L 283, 31.10.2003, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

²³ Decizia de punere în aplicare (UE) 2020/1436 a Consiliului din 7 octombrie 2020 de autorizare a Germaniei să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE (JO L 331, 12.10.2020, p. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) coroborată cu Rectificarea la Decizia de punere în aplicare (UE) 2020/1436 a Consiliului din 12 octombrie 2020 de autorizare a Germaniei să aplice o rată redusă a taxei pentru energia electrică furnizată în mod direct navelor aflate la dană în port, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE (JO L 342, 16.10.2020, p. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj).

electrice generate prin arderea de păcură grea va reduce emisiile de CO₂, de alți poluanți atmosferici și zgomotul. Prin urmare, se așteaptă ca aplicarea în continuare a ratei reduse de impozitare a energiei electrice de la mal să contribuie la obiectivele politicilor Uniunii în materie de mediu, sănătate și climă.

- (5) Autorizarea acordată Germaniei de a aplica o rată redusă de impozitare a energiei electrice de la mal nu depășește ceea ce este necesar pentru a spori utilizarea acestui tip de energie electrică, deoarece producerea de energie electrică la bord va rămâne, în majoritatea cazurilor, soluția cea mai competitivă. Din același motiv și din cauza gradului relativ redus, în prezent, de pătrundere pe piață a tehnologiei relevante, este puțin probabil ca aplicarea respectivei rate reduse de impozitare să conducă la denaturarea semnificativă a concurenței pe durata sa de aplicare și, prin urmare, nu va influența în mod negativ buna funcționare a pieței interne.
- (6) În conformitate cu articolul 19 alineatul (2) din Directiva 2003/96/CE, fiecare autorizație acordată în temeiul articolului 19 alineatul (1) din directiva menționată este strict limitată în timp. Pentru a se asigura că perioada de autorizare este suficient de lungă pentru a nu descuraja operatorii economici relevanți să facă investițiile necesare, este oportun să se acorde autorizația solicitată pentru o perioadă de patru ani. Cu toate acestea, autorizația respectivă trebuie să înceteze să se aplice de la data aplicării oricăror dispoziții generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică de la mal care ar fi adoptate de Consiliu în temeiul articolului 113 sau al oricărei alte dispoziții relevante din tratat, în cazul în care aceste dispoziții devin aplicabile în cursul perioadei de autorizare.
- (7) Pentru a oferi securitate juridică operatorilor portuari și de nave, precum și pentru a evita o posibilă creștere a sarcinii administrative pentru distribuitorii și redistribuitorii de energie electrică în urma modificărilor ratei taxei percepute pentru energia electrică de la mal, Germaniei ar trebui să i se permită să continue aplicarea fără întrerupere a ratei reduse de impozitare a energiei electrice de la mal. Prin urmare, autorizația solicitată trebuie acordată cu efect de la 1 ianuarie 2026, pentru a se asigura continuitatea în raport cu dispozițiile anterioare aplicabile în temeiul Deciziei de punere în aplicare (UE) 2020/1436.
- (8) Prezenta decizie nu aduce atingere aplicării normelor Uniunii privind ajutoarele de stat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Germania este autorizată să aplice o rată redusă de impozitare a energiei electrice furnizate în mod direct navelor, altele decât ambarcațiunile private de agrement, aflate la dană în port („energie electrică de la mal”), cu condiția respectării nivelurilor minime de impozitare menționate la articolul 10 din Directiva 2003/96/CE.

Articolul 2

Prezenta decizie se aplică de la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2029.

Cu toate acestea, în cazul în care Consiliul, hotărând în temeiul articolului 113 sau al oricărei alte dispoziții relevante din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, adoptă dispoziții generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică de la mal care devin aplicabile în

cursul perioadei prevăzute la primul paragraf al prezentului articol, prezenta decizie încetează să se aplice de la data la care devin aplicabile dispozițiile generale respective.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*