



Brüssel, 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS,

**millega lubatakse Saksamaal kohaldada elektrimaksu vähendatud määra sadamakai
ääres seisvatele laevadele vahetult jaotatava elektri suhtes kooskõlas direktiivi
2003/96/EÜ artikliga 19**

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Energiatoodete ja elektrienergia maksustamine on Euroopa Liidus reguleeritud nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiiviga 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik¹ (edaspidi „energia maksustamise direktiiv“ või „direktiiv“).

Direktiivi artikli 19 lõike 1 kohaselt võib nõukogu lisaks artiklites 5, 15 ja 17 sätestatud komisjoni ettepaneku põhjal ühehäälselt lubada, et liikmesriik kehtestab teatavatel poliitilistel kaalutlustel täiendava maksuvabastuse või vähendab maksustamistaset.

Nõukogu 14. oktoobri 2014. aasta rakendusotsusega 2014/722/EL² (millele eelnes nõukogu 12. juuli 2011. aasta rakendusotsus 2011/445/EL³) juba lubati Saksamaal kohaldada elektrimaksu vähendatud määra sadamakai ääres seisvatele laevadele (välja arvatud eraomanduses olevad lõbusõidulaevad⁴) vahetult jaotatava elektri suhtes (edaspidi „kaldalt tulev elekter“).

Käesoleva ettepaneku eesmärk on pikendada kõnealust luba vastavalt Saksamaa taotlusele, arvestades, et praegune erand kaotab kehtivuse 16. juulil 2020.

29. jaanuari 2020. aasta kirjaga teatasid Saksamaa ametiasutused komisjonile oma kavatsusest pikendada kehtivat meetet kuni 31. detsembrini 2025. Lisateavet esitati 30. aprilli 2020. aasta kirjaga.

Saksamaa soovib, et pikendataks luba kohaldada vähendatud maksumäära 0,50 eurot/MWh, mis on võrdne direktiivis sätestatud äriotstarbelise kasutusega elektri maksustamise alammääraga, kaldalt tuleva elektri suhtes, mis on ette nähtud laevadele,⁵ mis tegutsevad üksnes kaubanduslikel eesmärkidel liidu mere- ja sisevetes (sealhulgas kalapüük)⁶.

Taotletav kehtivusaeg on 17. juulist 2020 kuni 31. detsembrini 2025, mis on kooskõlas praeguse erandiga ja energia maksustamise direktiivi artikliga 19 lubatud maksimaalse ajavahemikuga.

Sellise vähendamise eesmärk on jätkata majanduslikku stiimulit kaldalt tuleva elektri kasutamiseks, et vähendada sadamalinnade õhusaastet, parandada õhu kvaliteeti ja vähendada müra, mis on kasulik kohalike elanike tervise seisukohast.

Saksamaa kohaldatava meetme eesmärk on ka veetranspordi keskkonnamõju vähendamine.

¹ ELT L 283, 31.10.2003, lk 51–70.

² ELT L 300, 18.10.2014, lk 55–56.

³ ELT L 191, 22.07.2011, lk 22.

⁴ Mõiste „eraomanduses olevad lõbusõidulaevad“ on määratletud vastavalt direktiivi 2003/96/EÜ artikli 14 lõike 1 punkti c teisele lõigule.

⁵ Taotluses märgitud kui kõik kombineeritud nomenklatuuri gruppi 89 kuuluvad mootoriga laevad, paadid ja ujukonstruktsioonid.

⁶ Nagu on täpsustatud siseriiklikes õigusaktides, ei kohaldata meetet kaldalt tuleva elektri suhtes, mis tarnitakse veesõidukitele nende laevatehases viibimise ajal.

Saksamaa soovib taotletud meetmega jätkata stiimulit kaldalt tuleva elektri kasutamiseks, kuna seda peetakse vähem saastavaks kui elektrienergia tootmist sadamakai ääres seisvate laevade pardal. Nagu taotluses märgitud, on Saksamaal elektrimaksu ühtne määr 20,50 eurot/MWh. Maksusoodustus on praegu 20,00 eurot/MWh. See tähendab, et abisaajatelt nõutakse energia maksustamise direktiivi alusel ELi madalaimat elektri maksumäära 0,50 eurot/MWh (nagu on täpsustatud direktiivi artikli 10 lõikes 1 ja I lisa tabelis C, äriotstarbeliseks kasutamiseks). Saksamaa lubab anda maksusoodustust nii tarnetelt võetava vähendatud maksumäärana (nõutav on luba) kui ka maksutagastusena.

Teisest küljest peavad liikmesriigid vastavalt energia maksustamise direktiivi artikli 14 lõike 1 punktile c vabastama maksust energiatooted, mida kasutatakse elektrienergia tootmiseks sadamakai ääres seisvatel laevadel. Nad võivad seda teha ka elektrienergia puhul, mis on toodetud siseveeteedel navigeerimiseks ette nähtud laeva pardal vastavalt direktiivi artikli 15 lõike 1 punktile f. Saksamaa kinnitas viimati nimetatud vabatahtliku erandi ülevõtmist.

Saksamaa ametiasutused on teatanud, et maksusoodustus kehtib kõikidele laevadele, välja arvatud eraomanduses olevad lõbusõidulaevad, mis tähendab, et maksusoodustust kohaldatakse kõikide kaubanduslikuks meresõiduks kasutatavate laevade suhtes, sõltumata nende suurusest või lipuriigist. Laevadel ei ole siiski kohustust kasutada kaldalt tulevat elektrit.

Nagu taotluses märgitud, on alates kava jõustumisest 2011. aastal soodustuse saajate arv oluliselt suurenenud. Siseveeteede sektoris saavad peaaegu kõik laevad osta kaldalt tulevat elektrit; praegu on merendussektoris väga vähe käitisi, mis ei ole ette nähtud saarte parvlaevade jaoks. Lisaks on olemasolevate andmete kohaselt siseveekogude juures 454 käitist, 385 käitist on kavandamisel ja potentsiaali on veel 115 käitise rajamiseks. Meresadamates tegutseb 240 käitist (millest 237 on saari teenindavatele praamidele), 30 käitist on kavandamisel (peamiselt kruisi- ja konteinerlaevade jaoks) ning potentsiaali on veel 32 käitise rajamiseks.

Meetmest tulenevate maksukulude hindamiseks arvutasid Saksamaa ametiasutused saamata jäänud maksutulu, võttes aluseks soodustuse raames tarbitud elektrienergia koguse ja soodustuse summa. Praegu on maksusoodustus 20,00 eurot/MWh (eespool nimetatud tavaline maksumäär on 20,50 eurot/MWh). 2019. aastal kasutati sadamates 79 302 MWh kaldalt tulevat elektrit. Võttes arvesse maksusoodustusi, jääb 2019. aastal maksutulu saamata 1,586 miljonit eurot. Eeldades, et toetusmeetmete tõttu kaldalt tuleva elektri kasutamine tulevikus suureneb, jääb lähiaastatel hinnanguliselt saamata 2 miljonit eurot aastas.

Saksamaa taotles luba 17. juulist 2020 kuni 31. detsembrini 2025, ilma et praegu kehtiv erand katkeks, ja direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud maksimaalseks ajavahemikuks.

Maksuvähendusega tahab Saksamaa pakkuda laevakäitajatele stiimulit kaldalt tuleva elektri kasutamiseks, et vähendada kai ääres seisvate laevade kütuste põletamisest tekitatud õhusaastet ja müra ning ka CO₂-heidet. Vähendatud maksumäära kohaldamisega tugevdataks kaldalt tuleva elektri konkurentsivõimet täielikult maksuvabade punkrikütuste põletamise suhtes laevade pardal.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Elektrienergia maksustamine on reguleeritud direktiiviga 2003/96/EÜ, eelkõige selle artikliga 10. Artikli 14 lõike 1 punktis c on sätestatud kohustus kohaldada laeva pardal toodetava elektrienergia suhtes maksuvabastust. Artiklitega 5, 15 ja 17 on liikmesriikide jaoks

ette nähtud võimalus anda teatavat tüüpi elektrikasutuse puhul täielik või osaline maksuvabastus või alandada maksustamistaset. Samas ei ole nende sätetega ette nähtud kaldalt tuleva elektri maksustamise vähendamist.

Saksamaa ametiasutuste sõnul kujutab meede endast riigiabi ja kuulub seda valdkonda reguleerivate ELi õigusaktide kohaldamisalasse. Kava peeti asjakohaseks ja sellest teatati vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 800/2008⁷ artiklile 25, mis on praegu asendatud komisjoni määrusega 651/2014/EL,⁸ nagu on täpsemalt kirjeldatud allpool.

Energia maksustamise direktiivi sätted

Direktiivi artikli 19 lõike 1 esimeses lõigus on sätestatud järgmine:

„Lisaks eelmiste artiklite sätetele, eriti artiklitele 5, 15 ja 17, võib nõukogu komisjoni ettepaneku põhjal ühehäälselt lubada liikmesriigil kehtestada täiendava maksuvabastuse või -vähenduse teatavatel poliitilistel kaalutlustel.“

Kõnesoleva maksuvähendusega soovivad Saksamaa ametiasutused jätkuvalt toetada meedet, mis võimaldab laevadel saada sadamakai ääres elektrienergiat keskkonnahoidlikumal viisil, parandades seega kohalikku õhukvaliteeti ja vähendades müra. Komisjon on juba soovitanud kasutada kaldalt tulevat elektrit selle asemel, et toota elektrienergiat sadamakai ääres seisvate laevade pardal, ning on seega tunnistanud kõnealuse tegevuse keskkonnaeeliseid⁹. Praegu on elektrienergia tavaline maksumäär 20,50 eurot/MWh. Maksusoodustus on praegu 20,00 eurot/MWh. Seejärel kohaldatakse abisaajate suhtes energia maksustamise direktiivi kohast ELi madalaimat elektrienergia maksumäära 0,50 eurot/MWh, mis võib seega aidata jätkuvalt kaasa seatud poliitilise eesmärgi saavutamisele.

Maksusoodustuse kohaldamine kaldalt tuleva elektri suhtes võiks toimuda direktiivi artikli 19 alusel, sest sellega on liikmesriikidel lubatud kehtestada täiendav maksuvabastus või -vähendus teatavatel poliitilistel kaalutlustel.

Saksamaa on taotlenud, et meedet kohaldataks artikli 19 lõikes 2 lubatud peaaegu maksimaalse ajavahemiku, st kuue aasta jooksul. Põhimõtteliselt peaks taotletud erandi kohaldamisaja olema piisavalt pikk, et sadamaoperaatorid ja elektritarbijaid saaksid jätkata või alustada vajalikke investeeringuid kaldalt tuleva elektri rajatistesse. See on ka pikim võimalik periood õiguskindluse tagamiseks laevade käitajatele, kes peavad kavandama pardaseadmetega seotud investeeringuid.

Erand ei tohiks siiski kahjustada kehtiva õigusraamistiku edasist arengut ning selle puhul tuleks arvesse võtta energia maksustamise direktiivi eelseisvat läbivaatamist ja seda, et nõukogu võib võtta vastu õigusakti, mis põhineb komisjoni ettepanekul energia maksustamise direktiivi muutmiseks. Kõnealune läbivaatamine järgneb energia maksustamise direktiivi hindamisele¹⁰ ja nõukogu 28. novembri 2019. aasta järeldustele ELi energia maksustamise

⁷ Komisjoni 6. augusti 2008. aasta määrus (EÜ) nr 800/2008 EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse ühisturuga kokkusobivaks (üldine grupierandi määrus), ELT L 214, 9.8.2008, lk 3–47.

⁸ Komisjoni 17. juuni 2014. aasta määrus (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.6.2014, lk 1–78).

⁹ Komisjoni 8. mai 2006. aasta soovitus 2006/339/EÜ ühenduse sadamates seisvatel laevadel kaldalt tuleva elektri kasutamise edendamise kohta (ELT L 125, 12.5.2006).

¹⁰ SWD (2019) 329 final.

raamistiku kohta¹¹. Nõukogu kutsus oma järeldustes komisjoni üles analüüsima ja hindama võimalikke variante, et avaldada õigeaegselt ettepanek energia maksustamise direktiivi läbivaatamise kohta, ning kutsus komisjoni üles pöörama erilist tähelepanu direktiivi kohaldamisalale, miinimummääradele ning konkreetsetele maksuvähendustele ja -vabastustele.

Kuigi neil asjaoludel näib asjakohane anda luba taotletud ajavahemikuks, tuleks erandi kehtivus seada sõltuvusse sellest, kas kõnealust küsimust käsitlevaid üldsätteid hakatakse kohaldama enne 2025. aasta lõppu.

Lisaks rõhutasid Saksamaa ametiasutused, et sadamates kaldalt tuleva elektri kasutamise raamtingimuste parandamiseks on vaja täiendavaid meetmeid (näiteks muude elektrikomponentide vähendamine, igapäevased teenusehinnad, investeeringud kaldalt tuleva elektri rajatistesse ja regulatiivsed meetmed).

Riigiabi eeskirjad

Saksamaa ametiasutuste kavandatud vähendatud maksimumäär 0,50 eurot/MWh on võrdne ELi madalaima maksustamistasemega elektrienergia äriotstarbelise kasutuse puhul vastavalt direktiivi 2003/96/EÜ artiklile 10. Saksamaa ametiasutused väidavad, et kava peeti asjakohaseks vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 800/2008¹² artiklile 25 (üldise grupierandi määruse varasem versioon). Nagu taotluses märgitud, teatati olemasolevast kavast komisjonile 11. novembril 2014 vastavalt üldise grupierandi määruse artiklile 25 (vana versioon). See säte on nüüd asendatud määruse (EL) nr 651/2014¹³ artikliga 44, milles sätestatakse tingimused mille alusel võib direktiivi 2003/96/EÜ kohaselt keskkonnamaksu vähendustena antava abi vabastada riigiabist teatamise nõudest. Käesolev ettepanek ei piira meetme mis tahes hindamist komisjoni poolt riigiabi eeskirjade alusel. Lisaks ei piira ettepanek võtta vastu nõukogu rakendusotsus liikmesriigi kohustust tagada riigiabi eeskirjade, sealhulgas komisjoni määruse 651/2014/EL järgimine.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Keskkond ja kliimamuutused

Taotletud meede on peamiselt seotud ELi keskkonna ja kliimamuutuste poliitikaga. Meede aitab saavutada kohaliku õhukvaliteedi parandamise ja müra vähendamise eesmärki sel määral, kui võrd see aitab vähendada punkrikütuste põletamist sadamas seisvate laevade pardal. Välisõhu kvaliteeti käsitleva direktiiviga 2008/50/EÜ¹⁴ kohustatakse liikmesriike tagama, et mitme õhusaasteaine heide jääks alla direktiivis kehtestatud piirtaseme, sihttaseme ja muu õhukvaliteedi standardi. Nimetatud kohustusega nõutakse, et liikmesriigid leiaksid lahendusi sellistele probleemidele nagu sadamakai ääres seisvate laevade tekitatavad heited, ning on mõistetav, et selliste probleemidega sadamate puhul soodustatakse kaldalt tuleva elektri kasutamist õhukvaliteedi üldise strateegia osana. Kaldalt tuleva elektri kasutamist

¹¹ Nõukogu 28. novembri 2019. aasta järeldused 14608/19, FISC 458.

¹² Komisjoni 6. augusti 2008. aasta määrus (EÜ) nr 800/2008 EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse ühisturuga kokkusobivaks (üldine grupierandi määrus), ELT L 214, 9.8.2008, lk 3–47.

¹³ Komisjoni 17. juuni 2014. aasta määrus (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.6.2014, lk 1–78).

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiiv 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (ELT L 152, 11.6.2008, lk 1).

soodustatakse ka direktiiviga (EL) 2016/802,¹⁵ millega reguleeritakse laevakütuste väävlisisaldust.

Meetmega kaasneb tõenäoliselt ka CO₂-heite vähenemine, kuna maismaa energiavõrgust saadava elektrienergia tootmisel tekib tänu tõhusamale süsteemile ja muud liiki kütuste kasutamisele vähem CO₂-heidet kui pardal punkrikütuste põletamisel toodetava elektrienergia puhul. Sellega seoses rõhutasid Saksamaa ametiasutused, et kuigi CO₂-heite tegelik vähenemine sõltub kasutatava elektri kvaliteedist, oleks Saksamaa elektrienergia jaotuses hinnanguline sääst ligikaudu 30 %, kusjuures protsendimäärad peaksid tulevikus suurenema. Lisaks eeldavad Saksamaa ametiasutused, et kaldalt tuleva elektri kasutamisega on võimalik täielikult vähendada pardal elektri tootmisel tekkivate õhusaasteainete (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2.5}) kohalikku heidet; samuti on võimalik märkimisväärselt vähendada mürataset.

Saksamaa ametiasutuste sõnul tekitavad laevamootorid umbes järgmisi heitkoguseid elektritootmiseks kWh kohta, mida saab seega vähendada iga kaldalt tuleva elektri kWh abil:

Laeva tüüp	g CO₂/kWh	g NO_x/kWh	g SO_x/kWh	g PM/kWh
Konteinerilaev	640	12,0	0,39	0,19
Gaasi-/nafta-	704	12,5	0,43	0,18
Puistlastilaev	699	13,0	0,43	0,18
Tavaline				
mitmeotstarbeline laev	692	14,1	0,42	0,18
Kruisilaev	679	12,0	0,41	0,18
Muu merelaev	737	—	0,45	0,18
Siseveelaev	721	8,1	0,04	0,15
Sadama sõiduk	726	—	0,04	0,15

Energiapoliitika

Meede on kooskõlas direktiiviga 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta,¹⁶ milles käsitletakse kaldalt tuleva elektri rajatiste paigaldamist sadamatesse, kus on sellekohane nõudlus ning kus need rajatised on kulutasuvad ja keskkonnale positiivse mõjuga. See on tunnustatud ühist huvi pakkuvaks eesmärgiks riigiabi andmisel ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt¹⁷.

Siinkohal tuleb meenutada, et kaldalt tuleva elektri ebasoodsa konkurentsiolekorra üks olulisi põhjusi on see, et alternatiivne võimalus, st sadamas seisvate laevade pardal toodetud elektrienergia on praegu täielikult maksuvaba: maksuvaba ei ole mitte ainult elektrienergia tootmiseks põletatav punkrikütus (see vastab direktiivi 2003/96/EÜ artikli 14 lõike 1 punktis a osutatud tavaolukorrale), vaid ka laevade pardal toodetud elektrienergia on maksuvaba (vt

¹⁵ Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiiv 2016/802/EL, 11. mai 2016, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes (ELT L 132, 21.5.2016, lk 58–78).

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1–20).

¹⁷ C(2014) 2231 (final), 9. aprill 2014 (riigiabi SA.37322 (2013/N) – Saksamaa, Alternatiivne elektrivarustus kruisilaevadele Hamburgi linnasadamas (Altona – Hafencity)).

direktiivi 2003/96/EÜ artikli 14 lõike 1 punkt c). Kuigi viimasena mainitud maksuvabastust võib olla raske käsitada liidu keskkonnaeesmärkidele vastavana, on selles arvesse võetud praktilisi kaalutlusi. Tegelikult on laeva pardal toodetud elektrienergia maksustamiseks vajalik laevaomaniku (kes asub sageli kolmandas riigis) või -käitaja deklaratsioon tarbitud elektrienergia koguse kohta. Deklaratsioonis peab lisaks olema osutatud, milline osa elektrienergiast tarbiti selle liikmesriigi territoriaalvetes, kus maks tasumisele kuulub. See oleks laevaomanikele tohtu halduskoormus, kuna nad peaksid esitama deklaratsiooni kõigi liikmesriikide kohta, kelle territoriaalvetes laev on seilanud. Analoogsed kaalutlused kehtivad direktiivi artikli 15 lõike 1 punkti f kohase siseveelaevanduse vabatahtliku maksustamislahenduse kohta (rakendab Saksamaa). Kõnealustel tingimustel on õigustatud, et vähem saastavat kaldalt tulevat elektrit ei asetata ebasoodsasse olukorda, lubades Saksamaal jätkata vähendatud maksumäära kohaldamist.

Transpordipoliitika

Kõnealune meede on kooskõlas komisjoni soovitusena 2006/339/EÜ liidu sadamates kai ääres seisvatel laevadel kaldalt tuleva elektri kasutamise edendamise kohta¹⁸ ning komisjoni teatisega „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga“¹⁹.

Siseturg ja aus konkurents

Siseturu ja ausa konkurentsi seisukohast meede üksnes vähendab punkrikütuste maksuvabastusest tulenevat konkurentsi moonutavat olukorda, mis tuleneb kahest konkureerivast elektrienergiaallikast, st laeva pardal toodetav elektrienergia ja kaldalt tulev elekter.

Laevakäitajatevahelise konkurentsi seoses tuleb rõhutada, et praegu kasutab väga vähe laevu kaldalt tulevat elektrit kaubanduslikel eesmärkidel. Seega võib märkimisväärseid konkurentsimoonutusi tekkida üksnes selliste laevade vahel, kes kohaldavad taotletud meedet ja võtavad kaldalt tuleva elektri kasutusele või kes jätkavad laeva pardal toodetud elektrienergia tarbimist. Kuigi täpsed kulud sõltuvad olulisel määral naftahinna muutusest ja neid on seetõttu raske prognoosida, ilmneb hiljutistest hinnangutest (mis on kooskõlas Saksamaa esitatud andmetega), et üldiselt ei muuda isegi täielik maksuvabastus enamikul juhtudel kaldalt tuleva elektri tootmise kulusid väiksemaks pardal tootmise kulusid,²⁰ ning seega ei paku see mingil juhul kaldalt tulevat elektrit tarbivatele laevakäitajatele märkimisväärset konkurentsielist võrreldes pardal toodetud elektrienergiat tarbivate laevakäitajatega. Praegusel juhul ei või siiski eeldada eespool kirjeldatud märkimisväärset konkurentsimoonutust, sest Saksamaa kohaldab direktiivis 2003/96/EÜ elektrienergia äriotstarbelise kasutuse osas sätestatud madalaimat maksustamistaset.

Nagu juba mainitud, lubab Saksamaa anda maksusoodustust nii tarnete suhtes kohaldatava vähendatud maksumäärana (nõutav on luba) kui ka maksutagastusena. Kui maksusoodustust kohaldatakse tarnimisel, ei pruugi elektritarnija anda maksusoodustust edasi või anda seda

¹⁸ Komisjoni 8. mai 2006. aasta soovitus 2006/339/EÜ ühenduse sadamates seisvatel laevadel kaldalt tuleva elektri kasutamise edendamise kohta (ELT L 125, 12.5.2006).

¹⁹ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani”, KOM(2009) 8 (lõplik), 21. jaanuar 2009.

²⁰ Vt Euroopa Komisjoni keskkonna peadirektoraadi aruanne „Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, August 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf . Kuluanalüüs koostatakse Göteborgi (Rootsi), Juneau ja Long Beachi (Ameerika Ühendriigid) sadamate kohta.

edasi ainult osaliselt lõpptarbijale, st laeva käitajale. Saksamaa ametiasutuste sõnul antakse maksusoodustus tavaliselt siiski edasi. Kuid isegi juhul, kui maksuvähendus antakse täielikult üle laeva käitajatele, kes saavad kaldalt tulevat elektrit, mida maksustatakse direktiivis 2003/96/EÜ sätestatud miinimumtasemel, ei saa nad tegelikult majanduslikku eelist nende ettevõtjate ees, kes toodavad oma elektrit pardal, kuna see elekter on maksuvaba. Saksamaa ametiasutuste sõnul ei too laevapardal toodetava elektrienergia asendamine kohaldatava madalaima tasemega maksustatava kaldalt tuleva elektriga kaasa üldist kulueelist.

Lisaks on asjaomastel laevadel juurdepääs kaldalt tulevatele elektrile sõltumata nende lipuriigist ning sellega ei kaasne riigi ettevõtjate soodsamat maksukohtlemist võrreldes nende konkurentidega teistest ELi liikmesriikidest.

Sadamatevahelise konkurentsi osas võib oletada, et võimalik mõju liikmesriikidevahelisele kaubavahetusele, mis avalduks siis, kui laevad muudaksid oma marsruuti, et kasutada vähendatud maksumääraga kaldalt tulevat elektrit, on tühine. Sellises olukorras, kus kaldalt tuleva elektri kasutamine ei ole vaatamata maksuvähendusele vähemalt lühikeses perspektiivis soodsam kui elektrienergia tootmine laeva pardal, ei moonuta kaldalt tuleva elektri puhul antav kõnealune maksuvähendus tõenäoliselt kuigivõrd sadamatevahelist konkurentsi, õhutades laevu selle võimaluse kättesaadavuse tõttu oma marsruuti muutma. Saksamaa ametiasutused väidavad, et sadamate valikul on oma osa muudel teguritel (nt kaupade või reisijate sihtkoht või muud majanduslikud tegurid), nii et pelgalt kaldalt tuleva elektri kättesaadavus ei tundu olevat määrav.

Lisaks rõhutavad Saksamaa ametiasutused, et kaldalt tuleva elektri kasutamine on piiratud ka seetõttu, et laevade elektrivõrku ühendamiseks puuduvad rahvusvaheliselt kokkulepitud tehnilised standardid ning mõnel juhul puudub kaldalt tuleva elektri tarnesuutlikkus.

Ajavahemik, mille kohta on tehtud ettepanek pikendada vähendatud maksumäära kohaldamise luba, välja arvatud juhul, kui praegune raamistik ja olukord oluliselt muutuvad, muudab ebatõenäoliseks, et eelnevates lõikudes esitatud analüüs muutub enne meetme kehtivusaja lõppu.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ artikkel 19.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 113 hõlmatud kaudse maksustamise valdkond ei ole ELi toimimise lepingu artikli 3 kohaselt iseenesest Euroopa Liidu ainupädevuses.

Siiski võib direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 kohaselt üksnes nõukogu teisese õigusaktiga lubada liikmesriigil kehtestada selle sätte kohaseid täiendavaid maksuvabastusi või -vähendusi. Seepärast ei ole liikmesriikidel õigust nõukogu asemel tegutseda. Subsidiaarsuse põhimõtet seega käesoleva rakendusotsuse puhul ei kohaldata. Kuna käesolev õigusakt ei ole seadusandliku akti eelnõu, ei pea seda aluslepingute protokoll nr 2 kohaselt edastama liikmesriikide parlamentidele subsidiaarsuse põhimõtte järgimise kontrollimiseks.

- **Proportsionaalsus**

Ettepanek on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega. Maksuvähendus ei ületa kõnealuse eesmärgi saavutamiseks vajalikku.

- **Vahendi valik**

Kavandatav vahend: nõukogu rakendusotsus. Direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19 on ette nähtud üksnes sellist liiki õigusakt.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Meetme võtmiseks ei ole vaja praegu kehtivaid õigusakte hinnata.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Käesolev ettepanek põhineb Saksamaa esitatud taotlusel ja käsitleb ainult kõnealust liikmesriiki.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Välisekspertide arvamusi ei olnud vaja kasutada.

- **Mõju hindamine**

Käesolevas ettepanekus käsitletakse ühe liikmesriigi taotlusel talle antud luba ja mõju hindamine ei ole vajalik.

Nagu juba mainitud, nähtub Saksamaa esitatud teabest, et meetmel on maksutulule vaid piiratud mõju ning kaldalt tuleva elektri suhtes kohaldatav vähendatud maksumäär on endiselt kõrgem kui direktiivis 2003/96/EÜ kehtestatud madalaim maksustamistase. Saksamaa loodab, et meetmel on positiivne mõju keskkonnakaitse eesmärkide saavutamisele, eelkõige sadamalinnade õhukvaliteedi parandamisele ja müra vähendamisele.

Saksamaa ametiasutuste sõnul on meetmest tulenevate maksukulude prognoosi kohaselt järgmistel aastatel oodata 2 miljoni euro suurust kahjumit aastas.

Samal ajal võib keskkonnakasu olla märkimisväärne. Saksamaa ametiasutused rõhutasid, et kuigi CO₂-heite tegelik vähenemine sõltub kasutatava elektri kvaliteedist, oleks Saksamaa elektrienergia jaotuses hinnanguline sääst ligikaudu 30 %, kusjuures protsendimäärad peaksid tulevikus suurenema. Lisaks eeldavad Saksamaa ametiasutused, et kaldalt tuleva elektri kasutamisega on võimalik täielikult vähendada pardal elektri tootmisel tekkivate õhusaasteainete (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2.5}) kohalikku heidet; samuti on võimalik märkimisväärselt vähendada mürataset.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Meetmega ei nähta ette lihtsustamist. See tuleneb Saksamaa esitatud taotlusest ja käsitleb ainult kõnealust liikmesriiki.

- **Põhiõigused**

Meetmel ei ole tähtsust põhiõiguste suhtes.

4. MÕJU EELARVELE

Meetmega ei kaasne liidule rahalist ega halduskoormust. Ettepanek ei mõjuta seega liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Rakenduskava ei ole vaja. Käesolevas ettepanekus käsitletakse ühele liikmesriigile tema taotlusel antud luba maksumäära vähendamiseks. Luba antakse piiratud ajavahemikuks – 31. detsembrini 2025. Kohaldatav maksumäär on võrdne energia maksustamise direktiivis sätestatud madalaima maksustamistasemega. Kui pärast kehtivusaja lõppu esitatakse taotlus meetme uuendamiseks, saab meedet hinnata.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Ettepanek ei nõua ülevõtmist selgitavaid dokumente.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Artiklis 1 on sätestatud, et Saksamaal lubatakse kohaldada elektrimaksu vähendatud määra elektrienergia suhtes, mida tarnitakse otse Saksamaa sadamates kai ääres seisvatele laevadele, mis ei ole eraomanduses olevad lõbusõidulaevad (edaspidi „kaldalt tulev elekter“). Maksumäär ei tohi olla väiksem kui 0,50 eurot/MWh, st direktiivis sätestatud minimaalne maksumäär elektrienergia äriotstarbelise kasutuse puhul. Vastavalt direktiivi 2003/96/EÜ artikli 14 lõike 1 punkti c teisele lõigule ei tohi vähendatud maksumääraga elektrit tarnida eraomanduses olevatele lõbusõidulaevadele.

Artiklis 2 on sätestatud, et taotletud luba antakse alates 17. juulist 2020, järgides kehtivat nõukogu rakendusotsust 2014/722/EL, kuni 31. detsembrini 2025 ehk direktiiviga lubatud maksimaalselt 6-aastaseks ajavahemikuks, nagu Saksamaa taotles.

Ettepanek:

NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS,

millega lubatakse Saksamaal kohaldada elektrimaksu vähendatud määra sadamakai ääres seisvatele laevadele vahetult jaotatava elektri suhtes kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/96/EÜ,¹ millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik, eriti selle artiklit 19,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu rakendusotsusega 2014/722/EL² lubati Saksamaal kuni 16. juulini 2020 kohaldada elektrimaksu vähendatud määra sadamakai ääres seisvatele laevadele vahetult jaotatava elektri suhtes („kaldalt tulev elekter”) kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19.
- (2) Sakamaa taotles 29. jaanuari 2020. aasta kirjaga luba kohaldada elektrimaksu vähendatud määra kaldalt tuleva elektri suhtes vastavalt direktiivi 2003/96/EÜ artiklile 19.
- (3) Vähendatud maksumääraga, mida Saksamaa kavatses kohaldada, soovib ta jätkata kaldalt tuleva elektri kasutamise edendamist. Sellise elektri kasutamist peetakse sadamakai ääres seisvate laevade elektritarbimise vajaduste katmisel keskkonnasõbralikumaks, kui seda on punkrikütuste põletamine laevade pardal.
- (4) Kuna kaldalt tuleva elektri kasutamisel ei teki sellist õhusaasteainete heidet nagu punkrikütuste põletamisel, siis aitab see kaasa sadamalinnade õhukvaliteedi paranemisele ja müra vähendamisele. Saksamaa elektrienergia tootmise struktuuri erilisi tingimusi arvesse võttes võib punkrikütuste põletamisel toodetava elektrienergia asemel kaldalt tulevat elektrit kasutades vähendada eelkõige CO₂-heidet, muid õhusaasteaineid ja müra. Seepärast loodetakse, et meetmega on võimalik kaasa aidata liidu keskkonna-, tervishoiu- ja kliimapoliitika alaste eesmärkide saavutamisele.
- (5) Lubades Saksamaal kohaldada kaldalt tuleva elektri suhtes vähendatud maksumäära, ei minda sellise elektri kasutamise suurendamiseks vajalikust kaugemale, kuna elektrienergia tootmine laevade pardal jääb endiselt enamikul juhtudel konkurentsivõimelisemaks võimaluseks. Samal põhjusel ja asjaomase tehnoloogia praeguse suhteliselt väikese turuosa tõttu ei too meede oma jõusoleku ajal tõenäoliselt

¹ ELT L 283, 31.10.2003, lk 51.

² Nõukogu 14. oktoobri 2014. aasta rakendusotsus 2014/722, millega lubatakse Saksamaal kohaldada elektrimaksu vähendatud määra sadamakai ääres seisvatele laevadele vahetult jaotatava elektri suhtes kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19 (ELT L 300, 18.10.2014, lk 55).

kaasa märkimisväärseid konkurentsimoonutusi ega mõjuta seega negatiivselt siseturu nõuetekohast toimimist.

- (6) Vastavalt direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 lõikele 2 tuleb kõiki kõnealuse sätte alusel antavaid lube ajaliselt rangelt piiritleda. Tagamaks, et loa kehtivusaeg on piisavalt pikk, et see ei heidutaks asjaomaseid ettevõtjaid vajalike investeeringute tegemisest, on asjakohane anda luba kuni 31. detsembrini 2025. Loa kehtivus peaks siiski lõppema alates kuupäevast, mil hakatakse kohaldama kaldalt tuleva elektri maksusoodustusi käsitlevaid üldsätteid, mille nõukogu võtab vastu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 113 või mis tahes muu asjakohase sätte alusel, kui selliseid sätteid hakatakse kohaldama enne 31. detsembrit 2025.
- (7) Selleks et tagada sadama- ja laevakäitajatele õiguskindlus ning vältida elektrienergia turustajate ja edasimüüjate halduskoormuse võimalikku suurenemist, mis võib tuleneda kaldalt tulevatele elektrile kehtestatud maksumäära muudatustest, tuleks tagada, et Saksamaa saaks kohaldada kaldalt tuleva elektri maksuvähendust ilma katkestuseta. Seepärast tuleks nõukogu rakendusotsusega 2014/722/EL kehtestatud varasema korra sujuvaks kohaldamiseks anda taotletud luba alates 17. juulist 2020.
- (8) Käesolev otsus ei piira liidu riigiabi eeskirjade kohaldamist,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Saksamaal lubatakse kohaldada elektrimaksu vähendatud määra sadamakai ääres seisvatele laevadele, mis ei ole eraomanduses olevad lõbusõidulaevad, vahetult jaotatava elektri suhtes („kaldalt tulev elekter“), tingimusel, et järgitakse direktiivi 2003/96/EÜ artiklis 10 osutatud madalaimaid maksustamistasemeid.

Artikkel 2

Käesolevat otsust kohaldatakse alates 17. juulist 2020 kuni 31. detsembrini 2025.

Juhul kui nõukogu näeb Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 113 või mõne muu asjaomase sätte alusel ette kaldalt tulevat elektrit käsitlevaid maksusoodustusi hõlmavad üldeeskirjad, kaotab käesolev otsus kehtivuse päeval, mil kõnealused üldeeskirjad jõustuvad.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*