



Brüssel, 14.9.2020  
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Ettepanek:

**NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS,**

**millega lubatakse Prantsusmaal 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 raamistik<sup>1</sup> (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.

Prantsusmaa taotles luba kohaldada elektrienergia lõpptarbimise suhtes vähendatud maksumäära sadamakai ääres seisvatele mere- ja siseveelaevadele (kaasa arvatud kalalaevad), välja arvatud eraomanduses olevatele lõbusõidulaevadele,<sup>2</sup> vahetult jaotatava elektri suhtes (edaspidi „kaldalt tulev elekter“)<sup>3</sup>. Käesoleva ettepaneku eesmärk on anda kõnealune luba erandina, mis kehtib vastavalt taotlusele kuni 31. detsembrini 2025.

7. augusti 2019. aasta kirjaga teatasid Prantsuse ametiasutused komisjonile oma kavatsusest kohaldada nimetatud meetet. Lisateave ja selgitused esitati 4. märtsil 2020 ja 30. aprillil 2020.

Prantsusmaa soovib 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, kes tegutsevad üksnes kaubanduslikel eesmärkidel liidu mere- ja sisevetes (sealhulgas kalapüük).

Taotletav kehtivusaeg on 1. jaanuarist 2020 kuni 31. detsembrini 2025, mis on kooskõlas energia maksustamise direktiivi artikliga 19 lubatud maksimaalse ajavahemikuga.

Selline vähendamine peaks looma majandusliku stiimuli kaldalt tuleva elektri kasutamiseks, et vähendada sadamalinnade õhusaastet ja parandada õhu kvaliteeti, mis on kasulik kohalike elanike tervise seisukohast.

Prantsusmaa kohaldatava meetme eesmärk on ka meretranspordi üldise keskkonnamõju vähendamine.

Prantsusmaa soovib taotletud meetmega soodustada kaldalt tuleva elektri kasutamist, kuna seda peetakse vähem saastavaks kui elektrienergia tootmist sadamakai ääres seisvate laevade pardal. Nagu taotluses märgitud, on Prantsusmaal elektrimaksu ühtne määr 22,50 eurot/MWh. Taotletav maksusoodustus on 22,00 eurot/MWh. See tähendab, et abisaajatelt nõutakse energia maksustamise direktiivi alusel ELi madalaimat elektri maksumäära äriotstarbeliseks

<sup>1</sup> ELT L 283, 31.10.2003, lk 51–70.

<sup>2</sup> Mõiste „eraomanduses olevad lõbusõidulaevad“ on määratletud vastavalt direktiivi 2003/96/EÜ artikli 14 lõike 1 punkti c teisele lõigule.

<sup>3</sup> Lisaks, nagu on täpsustanud Prantsuse ametiasutused, tuleks elektrienergia tarbimise vähendatud maksumäära kohaldada ka elektrienergia suhtes, mida tarnivad tootjate rühmad (mobiilsed varjualused), kasutades veeldatud maagaasi.

kasutamiseks – 0,50 eurot/MWh (nagu on täpsustatud direktiivi artikli 10 lõikes 1 ja I lisa tabelis C).

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. Prantsusmaa kinnitas viimati nimetatud vabatahtliku erandi ülevõtmist<sup>4</sup>.

Prantsuse 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. Teatavatel juhtudel võib laevadel olla kohustus kasutada kaldalt tulevat elektrit.

Nagu taotluses märgitud, on abisaajate hinnanguline arv ligikaudu 7 000 (sealhulgas mere- ja siseveetranspordi ettevõtjad ning kalandussektor). See on pikas perspektiivis suurim võimalik abisaajate arv, mis on seotud kaldaäärsete elektriühenduste süsteemide kasutuselevõtu hinnangulise suurenemisega. Praegu kasutusel olevate kaldaäärsete elektriterminalide arv on piiratud (ligikaudu 230) ning need asuvad peamiselt avalike siseveeteede piirkonnas ja on ette nähtud kauba- ja reisilaevade teenindamiseks. Kalalaevadele praegu terminale ei ole<sup>5</sup>.

Meetmest tulenevate maksukulude hindamiseks arvutasid Prantsuse ametiasutused saamata jäänud maksutulu, võttes aluseks tarbitud elektrienergia koguse, taotletud maksusoodustuse summa ja terminalide arvu. Nendest terminalidest tuleva elektri tarbimine on ligikaudu 12 000 MWh aastas ja maksusoodustus oleks 22,00 eurot/MWh (eespool nimetatud tavaline maksumäär on 22,50 eurot/MWh): selle tulemusena jääb maksutulu saamata ligikaudu 270 000 eurot. Võttes arvesse terminalide arvu suurenemist (praeguselt 230-lt ligikaudu 256-le lähitulevikus), prognoositakse eelseisvaks perioodiks tegelikku kahju umbes 300 000 eurot.

Prantsusmaa taotles luba 1. jaanuarist 2020 kuni 31. detsembrini 2025, direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud maksimaalseks ajavahemikuks.

Maksuvähendusega tahab Prantsusmaa pakkuda asjaomastele käitajatele stiimulit kaldalt tuleva elektri arendamiseks ja kasutamiseks, et vähendada kai ääres seisvate laevade kütuste põletamisest tekitatud õhusaastet ja müra ning ka CO<sub>2</sub>-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 energia maksustamise direktiiviga 2003/96/EÜ, eelkõige selle artikliga 10. Artikli 14 lõike 1 punktis c on sätestatud kohustus kohaldada laevaliikluses kasutatavate energiatoodete ja 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

---

<sup>4</sup> Lisaks rõhutasid Prantsuse ametiasutused, et reisijate ja kaupade rongi-, metroo-, trammi-, köisraudtee-, hübriidbussi- või elektribussi- ja trollitranspordi suhtes juba kohaldatakse elektrienergia lõpptarbimise vähendatud siseriiklikku maksumäära.

<sup>5</sup> Prantsuse ametiasutused esitasid loetelu sadamatest, kes on huvitatud kaldalt tuleva elektri terminalide kasutamisest või tulevasesst paigaldamisest. Nende hulgas on nii mere- kui ka siseveesadamaid.

maksustamistaset. Samas ei ole nende sätetega ette nähtud kaldalt tuleva elektri maksustamise vähendamist.

Meede kujutab endast riigiabi ja kuulub kõnealust küsimust reguleerivate ELi õigusaktide, eelkõige komisjoni määruse 651/2014/EL<sup>6</sup> kohaldamisalasse.

### *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.“*

Kõnealuse maksuvähendusega soovivad Prantsuse ametiasutused toetada meedet, mis võimaldab laevadel sadamakai ääres seistes saada elektrienergiat keskkonناسäästlikumalt ning parandada seeläbi kohalikku õhukvaliteeti ja vähendada 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 keskkonناسeeliseid<sup>7</sup>. Praegu on elektrienergia tavaline riiklik maksumäär 22,50 eurot/MWh. Taotletav maksusoodustus on 22,00 eurot/MWh. Selle tulemusena kohaldataks abisaajate suhtes energia maksustamise direktiivi kohast ELi madalaimat elektrienergia maksumäära 0,50 eurot/MWh, mis võib seega aidata saavutada seatud poliitilisi eesmärke.

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.

Prantsusmaa on taotlenud, et meedet võiks kohaldada direktiivi artikli 19 lõikes 2 lubatud maksimaalse ajavahemiku, st kuue aasta jooksul. Põhimõtteliselt peaks taotletud erandi kohaldamise aeg olema piisavalt pikk, et sadamaoperaatorid ja elektritarbijaid saaksid alustada või jätkata 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 hindamisele<sup>8</sup> ja nõukogu 28. novembri 2019. aasta järeldustele ELi energia maksustamise raamistiku kohta<sup>9</sup>. 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.

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> SWD (2019) 329 final.

<sup>9</sup> Nõukogu 28. novembri 2019. aasta järeldused 14608/19, FISC 458.

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.

Prantsuse ametiasutused rõhutasid, et on vaja täiendavaid meetmeid (näiteks regulatiivsed meetmed ühenduskulude vähendamiseks või teatavatel juhtudel kaldalt tuleva elektri kasutamise kohustuse kehtestamiseks, samuti muid õiguslikke vahendeid avaliku ja erasektori täiendavaks ja tihedamaks kaasamiseks), kuid teatavad regulatiivsed meetmed on juba kehtestatud. Nende meetmete eesmärk on muu hulgas parandada raamtingimusi kaldalt tuleva elektri kasutamiseks sadamates.

### *Riigiabi eeskirjad*

Prantsuse ametiasutuste kavandatud vähendatud maksumäär 0,50 eurot/MWh on võrdne ELi madalaima maksustamistasemega elektrienergia äriotstarbelise kasutuse puhul vastavalt direktiivi 2003/96/EÜ artiklile 10. Meede võib seega kuuluda komisjoni määruse (EL) nr 651/2014 artikli 44 kohaldamisalasse; artiklis sätestatakse tingimused mille alusel võib direktiivi 2003/96/EÜ kohaselt keskkonnamaksu vähendustena antava abi vabastada riigiabist teatamise nõudest. Praeguses etapis ei saa aga kindlaks teha, kas kõik selles määruuses sätestatud tingimused on täidetud, ja käesolev ettepanek võtta vastu nõukogu rakendusotsus ei võta liikmesriigilt kohustust tagada riigiabi eeskirjade järgimine, eelkõige maksuvabastusena antava abi korral, mis kuulub komisjoni määruse (EL) nr 651/2014 alla.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

#### *Keskkonna ja kliimamuutuste poliitika*

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/EÜ<sup>10</sup> kohustatakse liikmesriike tagama, et mitme õhusaasteaine heide jääks alla direktiivis kehtestatud piirtaseme, sihttaseme ja muu õhukvaliteedi normi. 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 soodustatakse ka direktiiviga (EL) 2016/802,<sup>11</sup> millega reguleeritakse laevakütuste väävlisisaldust.

Prantsuse ametiasutuste sõnul aitab meede tõenäoliselt ka vähendada üldist reostust; see hinnang põhineb kaldalt tuleva elektri tegelikul tarbimisel 2019. aastal.

Meretranspordis tarbiti elektrienergiat umbes 10 400 MWh; raske kütteõli tarbimise ekvivalent vastavalt olemasolevatele andmetele oleks tekitanud

- 4 472 kg SO<sub>x</sub>-heidet,

<sup>10</sup> 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).

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

- 135 200 kg NO<sub>x</sub>-heidet,
- 5 919 kg tahkeid osakesi.

Samaväärne raske kütteeõli tarbimine oleks kasvuhoonegaasina paisanud õhku 3 369 600 kg CO<sub>2</sub>-heidet.

Kuna siseveetranspordi puhul tarbiti kaldalt tulevat elektrit 1 800 MWh, oleks samaväärne diislikütuse tarbimine mujal kui maanteel toonud kaasa saasteainete heitkogused järgmises suurusjärgus:

- 155,56 kg SO<sub>x</sub>-heidet,
- 1 101,6 kg NO<sub>x</sub>-heidet,
- 584,56 kg tahkeid peenosakesi (sealhulgas 553,71 kg PM2.5).

Samaväärne diislikütuse tarbimine oleks kasvuhoonegaasina tekitanud 553 780 kg CO<sub>2</sub>-heidet.

Prantsusmaa rõhutas seoses maismaavõrgust saadava elektri ja taastuvate energiaallikate hinnangulise mõjuga, et taastuvenergia osakaal on riigi energiaallikate jaotuses viimase kümne aasta jooksul suurenenud ligikaudu 4 protsendipunkti, 6,6 %-lt 2007. aastal 10,7 %-le 2017. aastal. Seega oli taastuvenergia 2017. aastal tuumaenergia (40,0 %), naftatoodete (28,9 %) ja gaasi (15,7 %) kõrval neljas primaarenergia allikas. Lisaks sellele suundumusele erineb taastuvenergia esmatarbimine aastate lõikes sõltuvalt erinevatest teguritest<sup>12</sup>.

### *Energiapoliitika*

Meede on kooskõlas direktiiviga 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta,<sup>13</sup> 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 kohaselt<sup>14</sup>.

Siinkohal tuleb meenutada, et kaldalt tuleva elektri ebasoodsa konkurentsiolukorra 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 direktiivi 2003/96/EÜ artikli 14 lõike 1 punkt c). Kuigi viimasena mainitud maksuvabastust võib olla raske käsitada liidu keskkonnamärgidele 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

<sup>12</sup> Mis puudutab veeldatud maagaasi eespool nimetatud kasutamist kaldalt tuleva elektri tootmiseks ja tarnimiseks, väheneb CO<sub>2</sub>-heide hinnanguliselt 22 % (võrreldes laevakütuse kasutamisega).

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> C(2014) 2231 final, 9. aprill 2014.

liikmesriikide kohta, kelle territoriaalvetes laev on seilanud. Analoogsed kaalutlused kehtivad direktiivi artikli 15 lõike 1 punktis f sätestatud siseveelaevanduse ja vabatahtliku maksustamislahenduse kohta (mida Prantsusmaa tegelikult rakendab). Sellises olukorras on õigustatud, et vähem saastavat kaldalt tulevat elektrit ei asetata ebasoodsasse olukorda ning et Prantsusmaal lubatakse kohaldada vähendatud maksumäära.

### *Transpordipoliitika*

Kõnealune meede on kooskõlas komisjoni soovitusena 2006/339/EÜ liidu sadamates kai ääres seisvatel laevadel kaldalt tuleva elektri kasutamise edendamise kohta<sup>15</sup> ning komisjoni teatisega „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga“<sup>16</sup>.

### *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 kasutavad kaldalt tulevat elektrit ärilistel alustel üksnes vähesed laevad. 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, et üldiselt ei muuda isegi täielik maksuvabastus enamikul juhtudel kaldalt tuleva elektri tootmise kulusid väiksemaks pardal tootmise kuludest,<sup>17</sup> ning seega ei paku see mingil juhul kaldalt tulevat elektrit tarbivatele laevakäitajatele märkimisväärset konkurentsieelist võrreldes pardal toodetud elektrienergiat tarbivate laevakäitajatega. Praegusel juhul ei või siiski eeldada eespool kirjeldatud märkimisväärset konkurentsimoonutust, sest Prantsusmaa kohaldab direktiivis 2003/96/EÜ elektrienergia äriotstarbelise kasutuse osas sätestatud madalaimat maksustamistaset.

Lisaks, nagu juba mainitud, ei saa laevakäitajad, kes saavad kaldalt tulevat elektrit, mida maksustatakse direktiivis 2003/96/EÜ sätestatud miinimumtasemel, põhimõtteliselt majanduslikku eelist nende ettevõtjate ees, kes toodavad oma elektrit pardal, kuna see elekter on maksust vabastatud. Prantsuse ametiasutuste sõnul ei too laevapardal toodetava elektrienergia asendamine kohaldatava madalaima tasemega maksustatava kaldalt tuleva elektriga kaasa üldist kulueelist<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> 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](http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf) . Kuluanalüüs koostatakse Göteborgi (Rootsi), Juneau ja Long Beachi (Ameerika Ühendriigid) sadamate kohta.

<sup>18</sup> Kulude võrdluse osas on Prantsuse ametiasutuste sõnul kaldaäärsete elektriterminalide kaudu tarnitava elektri ostuhind ligikaudu 0,10 eurot/kWh; siseveetranspordi puhul on riiklik tariif, mida kohaldavad VNF (*Voies navigables de France*) ja mõned muud sadamad terminalide kasutamise eest, 0,20

Lisaks on asjaomastel laevadel juurdepääs kaldalt tulevale 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. Prantsuse ametiasutused väidavad, et sadamate valikul on oma osa muudel teguritel (nt lasti sihtkoht), nii et pelgalt vähendatud maksumääraga kaldalt tuleva elektri kättesaadavus ei tundu olevat määrav.

Ajavahemik, mille kohta on tehtud ettepanek kohaldada vähendatud maksumäära, 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.

---

eurot/kWh (sealhulgas elektri ostuhind). Teisest küljest on diislikütuse kWh miinimumhind umbes 0,2192 eurot (siseveetransport) ja raske kütteõli hind umbes 0,0953 eurot (meretransport).

### **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 Prantsusmaa esitatud taotlusel ja käsitleb ainult kõnealust liikmesriiki.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Välisekspertide arvamusi ei olnud vaja kasutada.

- **Mõjuhindang**

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

Prantsusmaa esitatud teabest nähtub, et meetmel on maksutuludele piiratud mõju (nagu eespool märgitud, on järgmisel perioodil hinnanguline tegelik kahjum ligikaudu 300 000 eurot) ning kaldalt tuleva elektri maksumäär on endiselt kõrgem direktiivis 2003/96/EÜ sätestatud madalaimast maksustamistasemest. Prantsusmaa loodab, et meetmel on positiivne mõju keskkonnakaitse eesmärkide saavutamisele, eelkõige heitkoguste vähendamisele (hindang on esitatud eespool), sadamalinnade õhukvaliteedi parandamisele ja müra vähendamisele.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Meetmega ei nähta ette lihtsustamist. See tuleneb Prantsusmaa 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 kuni 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 sätestatakse, et Prantsusmaal lubatakse kohaldada elektrimaksu vähendatud määra elektrienergia suhtes, mida tarnitakse otse Prantsusmaa 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 sätestatakse, et taotletud luba antakse alates 1. jaanuarist 2020 kuni 31. detsembrini 2025, nagu Prantsusmaa taotles, direktiiviga lubatud kuueaastaseks maksimumperioodiks.

Ettepanek:

## NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS,

**millega lubatakse Prantsusmaal 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,<sup>1</sup> millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik, eriti selle artiklit 19,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Prantsusmaa taotles 7. augusti 2019. aasta kirjas luba kohaldada elektrimaksu vähendatud määra sadamakai ääres seisvatele mere- ja siseveelaevadele vahetult jaotatava elektri suhtes (edaspidi „kaldalt tulev elekter”) kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19. Prantsuse ametiasutused esitasid lisateavet ja selgitusi 4. märtsil 2020 ja 30. aprillil 2020.
- (2) Vähendatud maksumääraga, mida Prantsusmaa kavatses kohaldada, soovib ta edendada kaldalt tuleva elektri kasutamist. Sellise elektri kasutamist peetakse sadamakai ääres seisvate laevade elektritarbimise vajaduste katmisel keskkonnasõbralikumaks, kui seda on punkrikütuste põletamine laevade pardal.
- (3) Kuna kaldalt tuleva elektri kasutamisel ei teki sellist õhusaasteainete heidet nagu punkrikütuste põletamisel kai ääres seisvate laevade pardal, siis aitab see kaasa sadamalinnade õhukvaliteedi paranemisele ja müra vähendamisele. Prantsusmaa elektrienergia tootmise struktuuri erilisi tingimusi arvesse võttes võib punkrikütuste põletamisel toodetava elektrienergia asemel kaldalt tulevat elektrit kasutades vähendada eelkõige CO<sub>2</sub>-heidet, muid õhusaasteaineid ja müra. Seepärast loodetakse, et meetmega on võimalik kaasa aidata liidu keskkonna-, tervishoiu- ja kliimapoliitika eesmärkide saavutamisele.
- (4) Lubades Prantsusmaal 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 kaasa märkimisväärseid konkurentsimoonusi ega mõjuta seega negatiivselt siseturu nõuetekohast toimimist.
- (5) 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

<sup>1</sup> ELT L 283, 31.10.2003, lk 51.

pikk, et see ei heidutaks asjaomaseid ettevõtjaid vajalike investeeringute tegemisest, on asjakohane anda luba alates 1. jaanuarist 2020 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.

- (6) Selleks et võimaldada sadamaoperaatoritel ja laevakäitajatel ning elektrienergia turustajatel ja edasimüüjatel edendada kaldalt tuleva elektri kasutamist, tuleks tagada, et Prantsusmaa saab taotletud maksuvähendust kohaldada alates 1. jaanuarist 2020.
- (7) Käesolev otsus ei piira liidu riigiabi eeskirjade kohaldamist,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

#### *Artikkel 1*

Prantsusmaal 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 1. jaanuarist 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 Prantsuse Vabariigile.

Brüssel,

*Nõukogu nimel  
eesistuja*