EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS,

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

Energiatoodete ja elektrienergia maksustamine on Euroopa Liidus reguleeritud nõukogu direktiiviga 2003/96/EÜ (edaspidi „energia maksustamise direktiiv” või „direktiiv”).

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

Käesoleva ettepaneku eesmärk on lubada Taanil kohaldada vähendatud maksumäära sadamakai ääres seisvatele laevadele vahetult jaotatava elektri suhtes (edaspidi „kaldalt tulev elekter”). Selline erand peaks andma majandusliku stiimuli kaldalt tuleva elektri kasutamiseks ning aitama vähendada sadamalinnade õhusaastet ja parandada õhu kvaliteeti, mis on kasulik kohalike elanike tervise seisukohast.

Taani kohaldatava meetme eesmärk on ka meretranspordi keskkonnamõju vähendamine.

Taotlus ja selle üldine taust

Taani ametiasutused teatasid 2. juulil 2014 komisjonile saadetud kirjas oma kavatsusest hakata kohaldama vähendatud maksumäära sadamakai ääres seisvatele laevadele (välja arvatud eraomanduses olevad lõbusõidulaevad) vahetult jaotatava elektri suhtes. Komisjoni soovil esitasid Taani ametiasutused lisateavet 13. novembril 2014 ja 23. veebruaril 2015. Taani soovib taotletud meetmega soodustada kaldalt tuleva elektri kasutamist, kuna seda peetakse vähem saastavaks kui elektrienergia tootmist sadamakai ääres seisvate laevade pardal.

Taani ametiasutustel on kavas vähendada kaldalt tuleva elektri maksumäära 4 Taani krooni (ligikaudu 0,54 eurot)[1] võrra MWh kohta. Kõnealune maksumäär on kõrgem direktiivis 2003/96/EÜ sätestatud alammäärast, mis kehtib elektrienergia äriotstarbelise kasutuse korral. Kaldalt tuleva elektri suhtes praegu kohaldatav riiklik maksumäär on 878 Taani krooni[2] (ligikaudu 117,95 eurot) MWh kohta (see on sama mis muu kui äriotstarbelise elektrienergia suhtes kohaldatav riiklik maksumäär).

Teisalt on energia maksustamise direktiivi artikli 14 lõike 1 punktiga c ette nähtud, et liikmesriigid peavad maksust vabastama energiatooted, mida kasutatakse mootorikütusena laevadel (välja arvatud eraomanduses olevad lõbusõidulaevad), mis sõidavad ELi territoriaalvetes. Selline maksuvabastus kehtib ka sadamakai ääres seisvate laevade pardal elektrienergia tootmiseks kasutatavate energiatoodete puhul. Samuti võivad liikmesriigid vastavalt energia maksustamise direktiivi artikli 15 lõike 1 punktile f vabastada maksust sellised energiatooted, mida kasutatakse sisevetes sõitvatel laevadel (välja arvatud eraomanduses olevad lõbusõidulaevad) ja mille alla kuulub ka laeva pardal toodetud elektrienergia. Viimasena mainitud säte ei kehti siiski Taani taotluse kohta, sest Taanil ei ole praegu siseveeteid.

Seega ei mõjuta energia maksustamise direktiivil põhinev maksustamissüsteem enamikul juhtudel kulusid, mis on seotud elektrienergia tootmisega sadamakai ääres seisva laeva pardal, ehkki sellisel tootmisel võib sadamates õhukvaliteedi halvenemise ja müratasemete suurenemise tõttu olla negatiivne mõju inimeste tervisele ja keskkonnale.

---

[1] Kõik arvutused põhinevad 1. oktoobri 2014. aasta vahetuskursil, st 7,4437 Taani krooni 1 euro eest. Vt ELT C 344, 2.10.2014.

[2] Elektrienergia maksustamise tase 2015. aasta jaanuaris (vt http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

Taani kavatseb kohaldada elektrienergia vähendatud maksumäära kõigi vähemalt 380-voldiste kaldalt tulevate elektritarnete suhtes, mida kasutatakse vähemalt 400-tonnise kogumahutavusega kaubalaevadel. Taani ametiasutuste väitel on isegi meetme kohaldamisala nende piirangute puhul enamik rahvusvahelises laevaliikluses kasutatavaid laevu ja riigisiseses laevaliikluses kasutatavaid suuremaid laevu selle maksuvähendusega kaetud. Arvatakse, et just need laevad tekitavad suurima osa heitest, mis tuleneb sadamakai ääres seisvate laevade pardal töötavatest abimootoritest.

Taani ametiasutused on teatanud komisjonile, et eelduste kohaselt tulenevad maksu vähendamisest umbes 15 miljoni Taani kroonini (2 miljonit eurot) ulatuvad maksukulud. Eelduse aluseks on suurte reisi- ja kaubalaevade hinnanguline elektritarbimine Taani sadamates 2008. aastal, mil see oli 33 000 MWh (millest 17 000 MWh kasutasid kruiisilaevad). Arvutused põhinevad eeldusel, et tarbimine ei ole vahepeal muutunud ja et mitte kõik laevad ei hakka tulevikus kasutama kaldalt tulevat elektrit. Taani ametiasutused märgivad, et sellesse hinnangusse tuleks suhtuda ettevaatlikkusega, sest tegemist on Taani jaoks uudse kavaga ja võrdlusvõimalus sarnaste kavadega puudub. Praegu Taani sadamates kaldalt tuleva elektri tarnimise rajatisi ei ole. Samuti saavad laevad tulevikus vabalt valida, kas nad tahavad kaldalt tulevat elektrit osta.

Taani ametiasutused on teadlikud, et meede kujutab endast riigiabi, mis on kasulik kaubalaevanduses kasutatavate laevade omanikele ja mida võib liigitada komisjoni määruse (EL) nr 651/2014[3] artikli 44 kohase grupierandi raames antava abi alla.

Taani taotles luba kuueks aastaks, mis on direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud maksimumperiood.

Taani leiab, et kõnealune meede on kooskõlas komisjoni soovitusega 2006/339/EÜ ühenduse sadamates kai ääres seisvatel laevadel kaldalt tuleva elektri kasutamise edendamise kohta[4] ning komisjoni teatisega „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani”[5]. Sellega seoses märgitakse, et alates 2011. aasta juunist on liikmesriikidel tingimusteta kohustus täita selliste asjaomaste saasteainetega nagu tahked osakesed seonduvaid õhukvaliteedi standardeid[6]. 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.

Maksuvähendusega tahab Taani pakkuda laevakäitajatele stiimulit kaldalt tuleva elektri kasutamiseks, et vähendada kai ääres seisvate laevade tekitatud õhusaastet ja müra ning ka CO_2-heidet. Vähendatud maksumäära kohaldamisega tugevdataks kaldalt tuleva elektri konkurentsivõimet täielikult maksuvabade punkrikütuste põletamise suhtes laevade pardal.

Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid

Nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik, eriti selle artikli 14 lõike 1 punkt c.

---

3 Komisjoni 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).

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

5 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.

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

Direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 kohase meetme hindamine

Teatavad poliitilised kaalutlused

Direktiivi artikli 19 lõike 1 esimese lõigu sõnastus on 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 Taani ametiasutused toetada meedet, mis võimaldab laevadel sadamakai ääres seistes saada elektrienergiat keskkonnasäästlikumalt ja parandada seeläbi kohalikku õhukvaliteeti. Taani on juhtinud tähelepanu sellele, et komisjon on tegelikult juba soovitanud kasutada kaldalt tulevat elektrit selle asemel, et toota elektrienergiat sadamakai ääres seisvate laevade pardal, ning on seega tunnistanud kõnealuse tegevuse keskkonnaeeliseid[7]. Praegu oleks kai ääres seisvatele laevadele tarnitava elektri maksumäär 878 Taani krooni (ligikaudu 117,95 eurot) MWh kohta. Taotletud maksuvähendamine annaks nimetatud tehnoloogia kasutamiseks täiendava stiimuli, mis oleks kuni 874 Taani krooni (ligikaudu 117,41 eurot) MWh kohta ja aitaks sellega kaasa seatud poliitilise eesmärgi saavutamisele.

Seoses seatud poliitilise eesmärgiga soovib komisjon märkida, et kaldalt tuleva elektri kasutamise edendamine on tegelikult ühine poliitiline eesmärk, mille poole tuleks pürgida ELis tervikuna. Seda on selgesti tõdetud komisjoni teatises integreeritud merenduspoliitika kohta[8] ja sellele lisatud komisjoni talituste töödokumendis[9]. Komisjon soovitas energia maksustamise direktiivi läbivaatamist käsitlevas ettepanekus vabastada kaheksaks aastaks energiamaksust kaldalt tulev elektrienergia, mida jaotatakse sadamakai ääres seisvatele laevadele[10].

Nõukogu aga komisjoni ettepanekut vastu ei võtnud ja komisjon võttis ettepaneku 2015. aastal tagasi[11]. Praegu on kaldalt tuleva elektri suhtes soodsate maksutingimuste kehtestamise ainus võimalus ette nähtud direktiivi artikliga 19. Sellega püütakse arvesse võtta üksikute liikmesriikide eriolukordi, mida direktiivis ei ole kajastatud. Direktiivi artiklil 19 põhinevat erandit, millega soovitakse edendada kaldalt tuleva elektri kasutamist, võib seega kohaldada üksnes üleminekumeetmena, kuni nõukogu on kõnealust eesmärki direktiivi 2003/96/EÜ läbivaatamise raames käsitlenud.

Kooskõla Euroopa Liidu muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega

Taotletud meede on peamiselt seotud ELi keskkonnapoliitikaga. Meede aitab saavutada kohaliku õhukvaliteedi parandamise eesmärki sel määral, kuivõrd see aitab vähendada punkrikütuste põletamist sadamas seisvate laevade pardal. Meetmega kaasneb tõenäoliselt ka CO_2-heite vähenemine, kuna maismaa energiavõrgust saadav elektrienergia tekitab tänu tõhusamale süsteemile ja kasutatavate kütuste erinevusele vähem CO_2-heidet kui pardal punkrikütuste põletamisel toodetav elektrienergia. Seoses sellega võib märkida, et asjaomases turuosas toodetav elektrienergia on ELi keskmisest oluliselt väiksema CO_2-heitega. Kuigi täiendavalt tarnitud elektrienergia CO_2-mahukus on suurem kui tavaliselt toodetud

---

7 Vt joonealune märkus 4.

8 KOM(2007) 575 (lõplik), 10. oktoober 2007.

9 SEK(2007) 1283 (lõplik), 10. oktoober 2007.

10 KOM(2011) 169 (lõplik), 13. aprill 2011.

11 ELT C 80, 7.3.2015, lk 17–23.

elektrienergial keskmiselt ning sõltub suurel määral täiendava päevase nõudluse tekke ajast, oleks meetmest tulenev CO_2-heite vähenemine siiski üsna märkimisväärne[12].

Meede on kooskõlas direktiiviga 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta,[13], milles käsitletakse kaldalt tuleva elektri rajatiste paigaldamist sadamatesse, kus on sellekohane nõudlus ning kus need rajatised on kulutasuvad ja keskkonnale positiivse mõjuga.

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 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 tohutu halduskoormus, kuna nad peaksid esitama deklaratsiooni kõigi liikmesriikide kohta, kelle territoriaalvetes laev on seilanud. Sellises olukorras on õigustatud, et vähem saastavat kaldalt tulevat elektrit ei asetata ebasoodsasse olukorda ning et Taanil lubatakse kohaldada vähendatud maksumäära.

Siseturg ja aus konkurents

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

Laevakäitajate vahelise konkurentsiga seoses tuleb rõhutada, et praegu kasutab väga vähe laevu kaldalt tulevat elektrit kaubanduslikel eesmärkidel. Seega võib märkimisväärseid konkurentsimoonutusi tekkida üksnes selliste laevade vahel, kes kas kohaldavad taotletud meedet ja võtavad kaldalt tuleva elektri kasutusele või jätkavad laeva pardal toodetud elektrienergia tarbimist. Kuigi täpsed kulud sõltuvad olulisel määral naftahindade arengust 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,[14] 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 Taani kohaldab direktiivis 2003/96/EÜ elektrienergia äriotstarbelise kasutuse osas sätestatud madalaimat

---

12 Taastuvate energiaallikate osakaal NordPoolis toodetud elektrienergiast moodustas 2012. aastal 69,8 % (vt http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf). Põhilise osa NordPoolis üldiselt toodetavast taastuvenergiast moodustab tuuma- kui hüdroenergia, mida kasutatakse peamiselt baaskoormusenergiana, samas kui tippkoormusenergia CO_2-mahukus on keskmiselt suurem. Lisaks märgitakse, et Taani kasutas elektrienergia tootmiseks 2012. aastal umbes 42 % ulatuses tavapärast soojusenergiat, kuid et tuuleenergia kasutamine energia tootmisel järjest suureneb.

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

14 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.

maksustamistaset. Lisaks sellele kavatseb Taani piirata maksusoodustuse andmist nii, et seda antakse laevadele, mille kogumaht on vähemalt 400 tonni, ja kaldalt tulevatele vähemalt 380-voldistelele elektritarnetele. Seega on meede suunatud laevadele, mille pardal toodetakse elektrit suures koguses, piirates samal ajal meetmest kasu saajate arvu. Piirmäärade väärtused on suhteliselt madalad. Teisalt võiks hoopis eeldada, et piirmäärade alusel võib maksusoodustusest ilma jääda pigem Taani enda kui mõne muu ELi riigi laevad, ning seepärast ei too piirmäärad mingil juhul kaasa kohalike ettevõtjate soodsamat maksukohtlemist võrreldes nende konkurentidega muudest ELi liikmesriikidest.

Sadamatevahelise konkurentsi osas tõdesid Taani ametiasutused, et nad käsitavad tühisena võimalikku mõju liikmesriikidevahelisele kaubavahetusele, mis avalduks siis, kui laevad muudaksid oma marsruuti, et kasutada vähendatud maksumääraga kaldalt tulevat elektrit. Sellises olukorras, kus kaldalt tuleva elektri kasutamine ei ole vaatamata maksuvähendusele vähemalt lühikeses perspektiivis tulusam 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.

Ajavahemik, mille kohta on tehtud ettepanek lubada kohaldada vähendatud maksumäära, sarnaneb suures osas komisjoni ettepanekus sisalduva ajakavaga kaldalt tuleva elektri kaheksa-aastase maksuvabastuse kohta. On ebatõenäoline, et kahes eelmises lõigus analüüsitud olukord enne meetme kehtivuse lõppu muutuks.

Meetme kohaldamisaeg ja energia maksustamist käsitleva ELi raamistiku väljatöötamine

Põhimõtteliselt peaks taotletud erandi kohaldamisaeg olema piisavalt pikk, et sadamaoperaatorid jõuaksid teha vajalikud investeeringud. Tuleks märkida, et kõnealuse maksumeetme ulatus on väike, kui võrrelda seda energia maksustamise direktiivi läbivaatamist käsitleva komisjoni ettepanekuga, milles nähakse ette kaldalt tuleva elektri kohustuslik maksuvabastus kaheksaks aastaks (pärast ettepaneku jõustumist). Taotletud erand ei tohiks siiski avaldada negatiivset mõju olemasoleva õigusraamistiku tulevastele arengusuundadele ning tuleks arvestada võimalusega, et nõukogu võtab vastu komisjoni ettepanekul põhineva õigusakti, millega muudetakse energia maksustamise direktiivi. Kõnealuses olukorras näib asjakohane anda taotletud luba direktiiviga ettenähtud kuueaastaseks maksimumperioodiks, tingimusel et vastavad üldsätted ei jõustu enne taotletud erandi ettenähtud kehtivusaja lõppu. See ajavahemik annab õiguskindluse laevakäitajatele ja sadamaoperaatoritele, kes peavad kavandama oma investeeringuid kaldalt tuleva elektri rajatistesse ja laeva pardaseadmetesse.

Riigiabi eeskirjad

Euroopa Liidu Teatajas 1. oktoobril 2014 avaldatud asjakohase vahetuskursi[15] alusel vastab Taani ametiasutuste kavandatud maksumäär 4 Taani krooni / kWh direktiivi 2003/96/EÜ artikli 10 kohasele madalaimale maksustamistasemele. 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 määruses sätestatud tingimused on täidetud, ja käesolev ettepanek võtta vastu nõukogu rakendusotsus ei võta liikmesriigilt kohustust tagada riigiabi eeskirjade ning maksuvabastusena antava abi korral eelkõige komisjoni määruse (EL) nr 651/2014 järgimine.

[15] Vt joonealune märkus 1.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISTE TULEMUSED

Konsulteerimine huvitatud isikutega

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

Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine

Välisekspertide arvamusi ei olnud vaja kasutada.

Mõju hindamine

Käesolevas ettepanekus käsitletakse ühele liikmesriigile tema taotlusel antud luba.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

Subsidiaarsuse põhimõte

.

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 protokolli nr 2 kohaselt edastama liikmesriikide parlamentidele subsidiaarsuse põhimõtte järgimise läbivaatamiseks.

Proportsionaalsuse põhimõte

Ettepanek on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega. Maksuvähendus ei ületa kõnealuse eesmärgi saavutamiseks vajaminevat (vt siseturgu ja ausat konkurentsi käsitlevaid kaalutlusi).

Vahendi valik

Kavandatav vahend: nõukogu rakendusotsus.

Direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19 on ette nähtud üksnes kõnealust liiki meede.

4. MÕJU EELARVELE

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

2015/0106 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS,

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

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Taani taotles 2. juuli 2014. aasta kirjaga luba kohaldada kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 lõikega 1 vähendatud maksumäära sadamakai ääres seisvatele laevadele vahetult jaotatava elektri (edaspidi „kaldalt tulev elekter") suhtes. Komisjoni soovil esitasid Taani ametiasutused lisateavet 13. novembril 2014 ja 23. veebruaril 2015.

(2) Maksuvähendusega kavatseb Taani soodustada 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. Asjaomase piirkonna, st Taanit, Soomet, Rootsit ja Norrat hõlmava Põhjamaade elektrituru elektrienergia tootmise struktuuri erilisi tingimusi arvesse võttes võib laeva pardal punkrikütuste põletamisel toodetava elektrienergia asemel kaldalt tulevat elektrit kasutades täiendavalt vähendada CO_2-heidet. Seepärast loodetakse, et meetmega on võimalik kaasa aidata liidu keskkonna-, tervishoiu- ja kliimapoliitika eesmärkide saavutamisele.

(4) Taani on oma taotluses selgelt väljendanud, et maksuvähendust ei kohaldata sadamakai ääres seisvatele eraomanduses olevatele lõbusõidulaevadele vahetult jaotatava elektrienergia suhtes.

(5) Lubades Taanil kohaldada kaldalt tuleva elektri suhtes vähendatud maksumäära, ei minda kaldalt tuleva elektri kasutamise suurendamiseks vajalikust kaugemale, kuna elektrienergia tootmine laevade pardal jääb endiselt enamikul juhtudel konkurentsivõimelisemaks võimaluseks. Samal põhjusel ja kuna Taanis praegu vastav tehnoloogia puudub, ei too meede oma kehtivuse ajal tõenäoliselt kaasa

[1] ELT L 283, 31.10.2003, lk 51.

märkimisväärseid konkurentsimoonutusi ega mõjuta seega negatiivselt siseturu nõuetekohast toimimist.

(6) Vastavalt direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 lõikele 2 peavad kõik kõnealuse artikli alusel antavad load olema ajaliselt rangelt piiritletud. Tagamaks, et loa kehtivusaeg on piisavalt pikk, et sadamaoperaatorid jõuaksid teha vajalikud investeeringud, on asjakohane anda taotletud luba kuueks aastaks tingimusel, et see ajavahemik kestab seni, kuni hakatakse kohaldama asjakohaseid üldsätteid, mida võidakse vastu võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 113 kohaselt enne loa eeldatava kehtivusaja aegumist.

(7) Käesolev otsus ei piira liidu riigiabi eeskirjade kohaldamist,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Taanil lubatakse kohaldada vähendatud maksumäära sadamakai ääres seisvatele muudele laevadele kui eraomanduses olevatele lõbusõidulaevadele vahetult jaotatava elektri suhtes, tingimusel et järgitakse direktiivi 2003/96/EÜ artikli 10 kohaseid madalaimaid maksustamistasemeid.

Artikkel 2

Käesolevat otsust kohaldatakse alates kahekümnendast päevast, mis järgneb selle avaldamisele *Euroopa Liidu Teatajas*.

Otsus kaotab kehtivuse kuus aastat pärast seda kuupäeva.

Juhul kui nõukogu näeb aluslepingu artikli 113 alusel ette kaldalt tulevat elektrit käsitlevaid maksusoodustusi hõlmavad üldeeskirjad, kaotab käesolev otsus kehtivuse päeval, mil kõnealused üldeeskirjad jõustuvad.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Taani Kuningriigile.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja