



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 17. syyskuuta 2020
(OR. en)

10894/20

Toimielinten välinen asia:
2020/0255 (NLE)

FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	14. syyskuuta 2020
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2020) 498 final
Asia:	Ehdotus NEUVOSTON TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS Ranskalle annettavasta luvasta soveltaa satamassa kiinnitettyinä oleville aluksille suoraan toimitettavaan sähköön alennettua verokantaa direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan mukaisesti

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2020) 498 final.

Liite: COM(2020) 498 final

Bryssel 14.9.2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS

**Ranskalle annettavasta luvasta soveltaa satamassa kiinnitettyinä oleville aluksille
suoraan toimitettavaan sähköön alennettua verokantaa direktiivin 2003/96/EY
19 artiklan mukaisesti**

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Energiatuotteiden ja sähkön verotusta säännellään unionissa energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annetulla neuvoston direktiivillä 2003/96/EY¹, jäljempänä 'energiaverodirektiivi' tai 'direktiivi'.

Direktiivin 19 artiklan 1 kohdan ja erityisesti sen 5, 15 ja 17 artiklan säännösten nojalla neuvosto voi yksimielisesti komission ehdotuksesta antaa jäsenvaltiolle luvan ottaa käyttöön verotustasoa koskevia muita vapautuksia tai alennuksia erityisistä politiikkaan liittyvistä syistä.

Ranska pyysi lupaa hakea alennettua verokantaa sähkön loppukulutukseen sähkölle, joka toimitetaan suoraan satamien laitureissa oleville meri- ja sisävesialuksille (mukaan lukien kalastusaluksia), jotka eivät ole yksityisiä huvialuksia², jäljempänä 'maasähkö'³. Tämän ehdotuksen tarkoituksena on antaa kyseinen lupa poikkeusluvalla, joka on pyydetyn mukaisesti voimassa 31 päivään joulukuuta 2025.

Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle 7 päivänä elokuuta 2019 päivätyllä kirjeellä aikomuksestaan soveltaa toimenpidettä. Lisätiedot ja selvennykset annettiin 4 päivänä maaliskuuta 2020 ja 30 päivänä huhtikuuta 2020.

Ranska hakee lupaa soveltaa maasähkön toimitukseen aluksille, joita käytetään yksinomaan kaupallisiin tarkoituksiin unionin meri- ja sisävesillä (myös kalastukseen), 0,50 euron/MWh alennettua verokantaa, joka on direktiivin mukaisesti yrityskäyttöön tarkoitettun sähkön vähimmäisverokanta.

Pyydetty voimassaoloaika koskee 1 päivän tammikuuta 2020 ja 31 päivän joulukuuta 2025 välistä aikaa, eli se on energiaverodirektiivin 19 artiklan mukaisen enimmäismääräajan mukainen.

Veronalennuksen tavoitteena on tarjota taloudellinen kannustin maasähkön käyttöön satamakaupunkien ilmansaasteiden vähentämiseksi, paikallisen ilmanlaadun parantamiseksi ja melun vähentämiseksi, jotta asukkaille koituisi terveyshyötyjä.

Ranskan soveltaman toimenpiteen tarkoituksena on myös vähentää vesiliikenteen ympäristövaikutuksia.

Pyytämälläan toimenpiteellä Ranska haluaa tarjota kannustimen maasähkön käyttöön, koska maasähköä pidetään vähemmän saastuttavana vaihtoehtona kuin sähkön tuottamista satamassa laiturissa olevilla aluksilla. Kuten pyynnössä esitetään, sähkön yleinen verokanta Ranskassa on 22,50 euroa/MWh. Pyydetty verohelpotus on 22,00 euroa/MWh. Tämän seurauksena edunsaajilta laskutettaisiin energiaverodirektiivin mukainen EU:n vähimmäisverokanta

¹ EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51–70.

² Termi 'yksityinen huvialus' määritellään direktiivin 2003/96/EY 14 artiklan 1 kohdan c alakohdan toisessa alakohdassa.

³ Kuten Ranskan viranomaiset esittivät, sähkönkulutuksen alennettun verokannan tulisi koskea myös nesteytettyä maakaasua käyttävien sähköntuotantoryhmien (liikkuvat sähkökaapit) välityksellä toimitettua sähköä.

yrittäjätoiminnalle 0,50 euroa/MWh (direktiivin 10 artiklan 1 kohdan ja liitteen I taulukon C mukaisesti).

Toisaalta energiaverodirektiivin 14 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti jäsenvaltioiden on vapautettava verotuksesta energiatuotteet, joilla tuotetaan sähköä satamassa laiturissa olevilla aluksilla, sekä tällaisissa aluksissa tuotettu sähkö. Lisäksi jäsenvaltiot voivat direktiivin 15 artiklan 1 kohdan f alakohdan nojalla vapauttaa verotuksesta energiatuotteet, joilla tuotetaan sähköä sisävesillä liikennöimistä varten, sekä niillä tuotettu sähkö. Ranska vahvisti tämän jälkimmäisen harkinnanvaraisen vapautuksen saattamisen osaksi kansallista lainsäädäntöään.⁴

Ranskan viranomaiset ovat ilmoittaneet, että veronalennusta sovelletaan kaikkiin muihin aluksiin kuin yksityisiin huvialuksiin, mikä tarkoittaa, että kaikki kaupallisessa laivaliikenteessä mukana olevat alukset koosta tai lipusta riippumatta hyötyvät veronalennuksesta. Tietyissä tapauksissa alukset voidaan velvoittaa käyttämään maasähköä.

Kuten pyynnössä esitetään, edunsaajia on arviolta noin 7 000 (mukaan lukien meri- ja sisävesillä toimivat kuljetusyrietykset sekä kalatalousala). Luku edustaa suurinta mahdollista määrää edunsaajia pitkällä aikavälillä, ja siinä on huomioitu maasähkön liityntäjärjestelmien käyttöönoton arvioitu lisääntyminen. Tällä hetkellä käytössä olevien maasähköpisteiden määrä on rajallinen (noin 230) erityisesti julkisilla sisävesillä, ja ne on tarkoitettu matkustaja- ja tavaraliikenteen käyttöön. Kalastusaluksille ei tällä hetkellä ole maasähköpisteitä⁵.

Ranskan viranomaiset arvioivat toimen veromenot laskemalla menetetyt verotulon määrän sähkönkulutuksen, pyydetyn verohuojennuksen ja maasähköpisteiden määrän perusteella. Maasähköpisteiden välityksellä toimitettua sähköä kulutetaan noin 12 000 MWh vuodessa, ja verohelpotuksen määrä on 22,00 euroa/MWh (kuten aiemmin mainittu, yleinen verokanta on 22,50 euroa/MWh), minkä perusteella menetetyt verotulon määrä on 270 000 euroa. Kun otetaan huomioon maasähköpisteiden määrän lisääntyminen (230 pisteestä 256 pisteeseen lähitulevaisuudessa), tulevan kauden todellisen menetetyt verotulon määrän arvioidaan olevan 300 000 euroa.

Ranska haki lupaa 1 päivän tammikuuta 2020 ja 31 päivän joulukuuta 2025 väliselle ajalle, jolloin se on direktiivin 19 artiklan 2 kohdassa säädetyn enimmäisajan mukainen.

Ranska haluaa tällä veronalennuksella kannustaa asianomaisia toimijoita käyttämään maasähköä ja kehittämään sen käyttöä, jotta kiinnitettyinä olevien alusten polttoaineiden polton synnyttämiä ilman kautta leviäviä päästöjä, melua ja hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää. Alennettun verokannan soveltaminen lujittaisi maasähkön kilpailukykyä verosta vapautettuun aluksilla poltettavaan bunkkeriöljyyn nähden.

• **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Sähkön verotusta säännellään energiaverodirektiivillä 2003/96/EY ja erityisesti sen 10 artiklalla. Direktiivin 14 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetään pakollisesta verovapautuksesta, joka koskee aluksilla käytettäviä energiatuotteita sekä niillä tuotettavaa

⁴ Lisäksi Ranskan viranomaiset painottivat, että matkustajien ja tavarankuljetukseen käytettyjen junien, metrojen, raitiovaunujen, kaapeliratojen, ladattavien hybridibussien, sähköbussien ja johdinautojen sähkön loppukulutuksesta perittävään kotimaiseen veroon sovelletaan jo alennettua verokantaa.

⁵ Ranskan viranomaiset toimittivat listan satamista, jotka ovat kiinnostuneet käyttämään tai asentamaan maasähköpisteitä tulevaisuudessa. Tällaisia satamia on useita, ja niihin kuuluu sekä meri- että sisävesisatamia.

sähköä. Direktiivin 5, 15 ja 17 artiklassa säädetään jäsenvaltioiden mahdollisuudesta soveltaa verojen eriyttämistä, kuten verovapautuksia ja veronalennuksia, tiettyihin sähkön käyttötapoihin. Näissä säännöksissä ei kuitenkaan sellaisenaan säädetä maasähkön veronalennuksista.

Toimenpiteessä on kyseessä valtiontuki, ja se kuuluu EU-lainsäädännön ja erityisesti komission asetuksen (EU) N:o 651/2014⁶ soveltamisalaan tässä asiassa.

Energiaverodirektiivin säännökset

Direktiivin 19 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

Edellisissä artikloissa, erityisesti 5, 15 ja 17 artiklassa esitettyjen säännösten lisäksi neuvosto voi yksimielisesti komission ehdotuksesta antaa jäsenvaltioille luvan ottaa käyttöön muita vapautuksia tai alennuksia erityisistä politiikkaan liittyvistä syistä.

Kyseisellä veronalennuksella Ranskan viranomaiset pyrkivät edistämään sitä, että satamassa laiturissa olevat alukset täyttävät sähköntarpeensa ympäristöä vähemmän vahingoittavalla tavalla, mikä parantaisi paikallista ilmanlaatua ja vähentäisi melua. Komissio on jo suositellut maasähkön käyttöä laiturissa olevilla aluksilla tuotettavan sähkön vaihtoehtona ja näin tunnustanut maasähkön ympäristöhyödyt⁷. Tämänhetkinen sähkön kansallinen yleinen verokanta on 22,50 euroa/MWh. Pyydetty verohelpotus on 22,00 euroa/MWh. Tämän seurauksena edunsaajilta laskutettaisiin energiaverodirektiivin mukainen EU:n vähimmäisverokanta sähkölle 0,50 euroa/MWh, minkä vuoksi toimenpide voi edistää asetettujen poliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Mahdollisuutta ottaa käyttöön maasähköä koskeva edullinen verokohtelu voidaan suunnitella direktiivin 19 artiklan nojalla, sillä sen tarkoituksena on antaa jäsenvaltioille lupa ottaa käyttöön muita vapautuksia tai alennuksia erityisistä politiikkaan liittyvistä syistä.

Ranska on pyytänyt, että toimenpidettä sovellettaisiin direktiivin 19 artiklan 2 kohdassa sallittu enimmäisaika eli 6 vuotta. Poikkeuksen soveltamisajan olisi periaatteessa oltava riittävän pitkä, jotta se ei vähentäisi satamaoperaattoreiden ja sähköntoimittajien halukkuutta käynnistää tai jatkaa tarvittavia investointeja maasähkölaitteisiin. Soveltamis aika antaa myös parhaan mahdollisen oikeusvarmuuden alusten liikenteenharjoittajille, joiden on suunniteltava alusten varustukseen tehtäviä investointejaan.

Poikkeuksen ei tulisi kuitenkaan heikentää voimassaolevan lainsäädäntökehyksen tulevaa kehitystä, vaan siinä olisi otettava huomioon energiaverodirektiivin tuleva uudistus ja se, että neuvosto saattaa antaa säädöksen energiaverodirektiivin muuttamista koskevan komission ehdotuksen perusteella. Tämä katsaus on seurausta energiaverodirektiivin arvioinnista⁸ ja 28 päivänä marraskuuta 2019 annetuista neuvoston päätelmistä EU:n energiaverotuskehiksestä⁹. Päätelmissään neuvosto kutsui komission tarkastelemaan ja arvioimaan mahdollisuuksia julkaista sopivana ajankohtana ehdotus energiaverodirektiivin

⁶ Komission asetukset (EU) N:o 651/2014, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2014, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EUVL L 187, 26.6.2014, s. 1–78).

⁷ Komission suositus 2006/339/EY, tehty 8 päivänä toukokuuta 2006, maasähkön käytön edistämisestä yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa (EUVL L 125, 12.5.2006).

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Neuvoston päätelmät, 28. marraskuuta 2019, 14608/19, FISC 458.

uudistamiseksi. Lisäksi neuvosto pyysi komissiota huomioimaan erityisesti direktiivin soveltamisalan, vähimmäiskannat ja erityiset verohuojennukset ja -vapautukset.

Vaikka tässä tilanteessa vaikuttaa aiheelliselta myöntää lupa haetulle ajanjaksolle, poikkeuksen voimassaolon ei kuitenkaan tulisi rajoittaa sellaisten asiaa koskevien yleisten säännösten soveltamista, jotka tulevat voimaan ennen vuoden 2025 loppua.

Ranskan viranomaiset korostivat, että vaikka tiettyjä sääntelytoimia toteutetaan jo, on myös tarvetta lisätoimille (kuten liityntäkustannuksia laskeville sääntelytoimille tai tietyissä tapauksissa maasähkön käyttöä koskevan velvollisuuden asettamiselle sekä muille tarkemmin ja tiiviimmin julkista ja yksityistä sektoria koskeville säädöksille). Näiden toimenpiteiden tavoitteena on muun muassa parantaa maasähkön käytön puite-edellytyksiä satamissa.

Valtiontukisäännöt

Ranskan viranomaisten suunnittelema alennettu verokanta 0,50 euroa/MWh on sama kuin direktiivin 2003/96/EY 10 artiklassa säädetty EU:n vähimmäisverotaso yrityskäyttöön tarkoitettulle sähkölle. Toimenpide näyttää näin ollen kuuluvan komission asetuksen (EU) N:o 651/2014 44 artiklan soveltamisalaan. Mainitussa artiklassa säädetään ehdoista, joilla direktiivissä 2003/96/EY tarkoitettujen ympäristöverojen alennusten muodossa myönnettävä tuki voidaan vapauttaa valtiontukien ilmoitusvaatimuksista. Tässä vaiheessa ei kuitenkaan voida määrittää, täyttyvätkö kaikki tässä asetuksessa säädetyt edellytykset, eikä ehdotuksella neuvoston täytäntöönpanopäätökseksi vaikuteta jäsenvaltioiden velvoitteeseen varmistaa, että noudatetaan valtiontukisääntöjä, ja poikkeuksen saaneiden tukimuotojen osalta erityisesti komission asetusta (EU) N:o 651/2014.

• Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa

Ympäristöä ja ilmastomuutosta koskeva politiikka

Haettu toimenpide liittyy pääasiassa EU:n ympäristö- ja ilmastomuutospolitiikkaan. Toimenpiteellä parannetaan paikallista ilmanlaatua ja vähennetään melua siinä määrin kuin sillä vähennetään bunkkeriöljyn polttamista satamassa olevilla aluksilla. Ilmanlaatua koskevan direktiivin 2008/50/EY¹⁰ mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että useiden ilmansaasteiden tasot eivät ylitä kyseisessä direktiivissä vahvistettuja raja-arvoja, tavoitearvoja ja muita ilmanlaatua koskevia vaatimuksia. Täyttääkseen velvollisuutensa jäsenvaltioiden on tarvittaessa löydettävä ratkaisuja esim. satamassa kiinnitettyinä olevien alusten päästöjä koskeviin ongelmiin. Voidaan siis ajatella, että satamissa, joissa tällaisia ongelmia esiintyy, maasähkön käyttöä edistetään yleisen ilmanlaatustrategian mukaisesti. Maasähkön käyttöön rohkaistaan myös meripolttoaineiden rikkipitoisuutta sääntelevässä direktiivissä (EU) 2016/802¹¹.

Ranskan viranomaisten mukaan toimenpide todennäköisesti johtaa saasteen yleiseen vähenemiseen. Viranomaisten arvio perustuu maasähkön todelliseen kulutukseen vuonna 2019.

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/50/EY, annettu 21 päivänä toukokuuta 2008, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1).

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/802, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä (EUVL L 132, 21.5.2016, s. 58–78).

Meriliikenteessä kyseinen kulutus oli 10 400 MWh. Vastaava raskaan polttoöljyn kulutus olisi käytettävissä olevien tietojen mukaan tuottanut

- 4 472 kg_{SOx} SOx-päästöjä
- 135 200 kg_{NOx} NOx-päästöjä
- 5 919 kg_{PM2,5} hiukkaspäästöjä.

Mitä kasvihuonekaasuihin tulee, raskaan polttoöljyn vastaava kulutus olisi tuottanut 3 369 600 kg hiilidioksidipäästöjä.

Sisävesiliikenteen maasähkön kulutuksen ollessa 1 800 MWh vastaavan muissa kuin maantieajoneuvoissa käytettävän dieselpolttoaineen kulutus olisi tuottanut

- 155,56 kg SOx-päästöjä
- 1 101,6 kg NOx-päästöjä
- 584,56 kg pienhiukkasia (mukaan lukien 553,71 kg PM2,5-hiukkasia).

Mitä kasvihuonekaasuihin tulee, dieselin vastaava kulutus olisi tuottanut 553 780 kg hiilidioksidipäästöjä.

Toisaalta Ranska painotti mantereen sähköverkkoon ja uusiutuvien energianlähteiden arvioituun vaikutukseen liittyen, että kansallisessa energialähteiden yhdistelmässä uusiutuvan energian osuus on viimeisen kymmenen vuoden aikana noussut noin neljä prosenttiyksikköä; vuonna 2007 osuus oli 6,6 prosenttia ja vuonna 2017 se oli 10,7 prosenttia. Näin ollen uusiutuva energia oli vuonna 2017 Ranskassa neljänneksi suurin energianlähde, kun kolme suurinta olivat ydinvoima (40,0 prosenttia), öljytuotteet (28,9 prosenttia) ja kaasut (15,7 prosenttia). Tästä yleisestä kehityssuunnasta huolimatta uusiutuvan energian primäärikulutus vaihtelee useasta tekijästä riippuen vuodesta toiseen¹².

Energiapolitiikka

Toimenpide on vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin 2014/94/EU¹³ mukainen. Direktiivi koskee maasähköpisteiden asentamista satamiin, joissa on niille kysyntää ja joissa kustannukset eivät ole suhteettomat verrattuna hyötyihin, ympäristöhyödyt mukaan luettuina. Se on myös tunnustettu yhteisen edun mukaiseksi tavoitteeksi valtiontuen myöntämiseksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan nojalla¹⁴.

Tässä vaiheessa on muistutettava, että yksi tärkeä syy maasähkön epäsuotuisaan kilpailuasemaan on se, että sen vaihtoehto eli merisatamissa kiinnitettyinä olevilla aluksilla tuotettu sähkö saa tällä hetkellä täyden verovapautuksen: sen lisäksi, että sähkön tuottamiseksi poltettava bunkkeriöljy on vapautettu verosta direktiivin 2003/96/EY 14 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisessa normaalitilanteessa, myös itse aluksella tuotettava sähkö on vapautettu

¹² Lisäksi aiemmin mainitun nesteytetyn maakaasun avulla tuotetun ja toimitetun maasähkön arvioidaan vähentävän hiilidioksidipäästöjä 22 prosenttia (verrattuna vesiliikenteessä käytettäviin polttoaineisiin).

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1–20).

¹⁴ C(2014) 2231 final, 9. huhtikuuta 2014.

verosta (ks. direktiivin 2003/96/EY 14 artiklan 1 kohdan c alakohta). Vaikka jälkimmäistä verovapautusta voi sinällään olla vaikea pitää yhteensopivana unionin ympäristötavoitteiden kanssa, siinä on kuitenkin otettu huomioon käytännön näkökohdat. Aluksilla tuotetun sähkön verottaminen edellyttäisi nimittäin, että aluksen omistaja, joka on usein sijoittautunut kolmanteen maahan, tai liikenteenharjoittaja antaa ilmoituksen kulutetun sähkön määrästä. Ilmoituksessa olisi eriteltävä myös, mikä osuus sähköstä on kulutettu sen jäsenvaltion aluevesillä, jossa vero on maksettava. Tämä aiheuttaisi valtavan hallinnollisen rasituksen alusten omistajille, koska ilmoitukset olisi annettava kaikista jäsenvaltioista, joiden aluevesillä alus on purjehtinut. Sisävesiliikenteeseen ja direktiivin 15 artiklan 1 kohdan f alakohdan mukaiseen vaihtoehtoiseen verotukseen (jota Ranska toimeenpanee) liittyy vastaavia seikkoja. Tässä tilanteessa voi olla aiheellista, että vähemmän saastuttavaa maasähköä ei aseteta huonompaan asemaan, vaan Ranskan sallitaan soveltaa alennettua verokantaa.

Liikennepoliitiikka

Toimenpide vastaa maasähkön käytön edistämisestä unionin satamassa laiturissa olevissa aluksissa annettua komission suositusta 2006/339/EY¹⁵ ja komission tiedonantoa, joka koskee EU:n meriliikennepoliitiikan strategisia tavoitteita ja suosituksia¹⁶.

Sisämarkkinat ja tasapuolinen kilpailu

Sisämarkkinoiden ja terveen kilpailun kannalta haettu toimenpide ainoastaan vähentää bunkkeriöljylle myönnetyn verovapautuksen aiheuttamaa nykyistä vääristymää satamissa kiinnitettyinä olevien alusten kahden kilpailevan sähkölähteen välillä, joita ovat aluksella tuotettava sähkö ja maasähkö.

Liikenteenharjoittajien välisestä kilpailusta on ensinnäkin mainittava, että nykyään on vain muutamia aluksia, joilla maasähköä käytetään liiketaloudellisista syistä. Merkittäviä kilpailun vääristymiä voisi siksi syntyä ainoastaan sellaisten alusten välillä, jotka joko soveltavat haettua toimenpidettä ja ottavat maasähkön käyttöön tai jatkavat aluksella tuotettavan sähkön käyttöä. Vaikka täsmälliset kustannusarviot ovat sidoksissa öljyn hinnan kehitykseen ja koska niitä on sen vuoksi erittäin vaikea ennustaa, viimeisimmät käytettävissä olevat arviot osoittavat, että edes täysi verovapautus ei useimmissa tapauksissa vähentäisi maasähkön toimintakustannuksia niin paljon, että ne olisivat aluksilla tuotettavaa sähköä alhaisempia¹⁷, joten ne eivät missään tapauksessa synnyttäisi merkittävää kilpailuetua maasähköä käyttäville liikenteenharjoittajille aluksella tuotettavaa sähköä käyttäviin liikenteenharjoittajiin nähden. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa on vielä epätodennäköisempää, että kilpailu vääristyisi edellä kuvatulla tavalla, koska Ranska aikoo noudattaa direktiivissä 2003/96/EY säädettyä verotuksen vähimmäistasoa yrityskäyttöön tarkoitettun sähkön osalta.

Lisäksi, kuten aiemmin mainittiin, direktiivissä 2003/96/EY säädetyn vähimmäistason mukaisesti verotettua maasähköä saavat liikenteenharjoittajat eivät periaatteessa saa taloudellista etua sellaisiin toimijoihin nähden, jotka tuottavat oman sähkönsä aluksella, koska

¹⁵ Komission suositus 2006/339/EY, tehty 8 päivänä toukokuuta 2006, maasähkön käytön edistämisestä yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa (EUVL L 125, 12.5.2006).

¹⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle ”EU:n meriliikennepoliitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset” (KOM(2009) 8 lopullinen), 21.1.2009.

¹⁷ Ks. Euroopan komission ympäristöasioiden pääosaston raportti ”Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, elokuu 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf Kustannusanalyysi tehtiin seuraavista kolmesta satamasta: Göteborg (Ruotsi) sekä Juneau ja Long Beach (Yhdysvallat).

tällainen sähkö on vapautettu verosta. Ranskan viranomaisten mukaan aluksilla tapahtuvan oman sähköntuotannon korvaaminen maasähköllä, jota verotettaisiin sovellettavan vähimmäistason mukaisesti, ei tarjoaisi merkittävää yleistä kustannusetua¹⁸.

Lisäksi maasähköä on tarjolla asianomaisille aluksille riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat, eikä se johda kansallisten talouden toimijoiden edullisempaan verokohteluun muista EU:n jäsenvaltioista tuleviin kilpailijoihin nähden.

Satamien välisen kilpailun osalta voidaan odottaa, että jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ei juurikaan tule kohdistumaan vaikutuksia, jotka johtuisivat siitä, että alukset muuttavat reittiään saadakseen maasähköä, johon sovelletaan alennettua verokantaa. Tällaisessa tilanteessa maasähkön käytöstä ei veronalennuksesta huolimatta todennäköisesti ainakaan lyhyellä aikavälillä tule halvempaa kuin aluksella tuotettavan sähkön käytöstä, joten maasähkön veronalennus ei todennäköisesti myöskään houkuttele aluksia muuttamaan reittiään tämän mahdollisuuden mukaisesti eikä siten merkittävästi vääristä satamien välistä kilpailua. Ranskan viranomaiset esittävät, että koska sataman valintaan vaikuttaa useita tekijöitä (kuten rahdin määränpää), alennetun verokannan alaisen maasähkön saatavuus ei yksinään ole ratkaiseva tekijä.

Ellei nykyiseen kehykseen ja tilanteeseen tule merkittäviä muutoksia, alennetun verokannan soveltamiseen haetun luvan voimassaoloajan vuoksi on epätodennäköistä, että edeltävissä kappaleissa esitettyyn tarkasteluun kohdistuisi muutoksia ennen toimenpiteen loppumista.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Neuvoston direktiivin 2003/96/EY 19 artikla.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

SEUT-sopimuksen 113 artiklan soveltamisalaan kuuluva välillinen verotus ei sinänsä kuulu kyseisen perussopimuksen 3 artiklassa tarkoitettuun unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Neuvostolle on kuitenkin direktiivin 2003/96/EY 19 artiklassa annettu yksinomainen toimivalta antaa johdetun oikeuden nojalla jäsenvaltiolle lupa ottaa käyttöön muita vapautuksia tai alennuksia kyseisessä säännöksessä tarkoitettulla tavalla. Näin ollen jäsenvaltiot eivät voi toimia neuvoston sijasta. Tästä syystä toissijaisuusperiaatetta ei sovelleta nyt käsillä olevaan täytäntöönpanopäätökseen. Joka tapauksessa kyseessä ei ole lainsäädäntöluonnos, joten tekstiä ei ole tarpeen toimittaa kansallisille parlamenteille perussopimusten pöytäkirjan nro 2 mukaisesti toissijaisuusperiaatteen noudattamisen tarkastelua varten.

¹⁸ Hintojen vertailun osalta todettakoon, että ranskan viranomaisten mukaan maasähköpisteiden välityksellä toimitetun sähkön ostohinta on noin 0,10 euroa/kWh. Ranskan sisävesiliikenteestä vastaavan viranomaisen VNF:n (*Voies navigables de France*) sekä joidenkin satamien soveltama kansallinen tariffi maasähköpisteiden käytölle sisävesiliikenteessä on 0,20/kWh (sisältäen sähkön ostohinnan). Toisaalta vähimmäishinta yhden kWh:n tuottavalle dieselöljylle on noin 0,2192 euroa (sisävesillä) ja raskaalle polttoöljylle noin 0,0953 euroa (merellä).

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Veronalennus ei ylitä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

- **Toimintatavan valinta**

Ehdotettu toimintatapa on neuvoston täytäntöönpanopäätös. Direktiivin 2003/96/EY 19 artiklassa säädetään ainoastaan tämän tyyppisestä toimenpiteestä.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Voimassa olevan lainsäädännön jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Toimenpide ei edellytä voimassa olevan lainsäädännön arviointia.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Tämä ehdotus perustuu Ranskan esittämään pyyntöön ja koskee ainoastaan kyseistä jäsenvaltiota.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ulkopuolisten asiantuntijoiden käyttö ei ollut tarpeen.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotus koskee luvan antamista yhdelle jäsenvaltiolle sen omasta pyynnöstä, eikä se edellytä vaikutusten arviointia.

Ranskan toimittamista tiedoista käy ilmi, että toimenpiteen vaikutus verotuloihin on rajallinen (kuten aiemmin mainittu, tulevan kauden todellisen menetetyn verotulon määrän arvioidaan olevan 300 000 euroa) ja maasähkön verokanta ylittää edelleen direktiivillä 2003/96/EY verotukselle säädetyn vähimmäistason. Ranska odottaa, että toimenpiteellä on myönteinen vaikutus sen ympäristötavoitteiden saavuttamiseen ja erityisesti päästöjen vähentämiseen (arvio on esitetty yllä), satamakaupunkien paikallisen ilmanlaadun paranemiseen ja melun vähentämiseen.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Toimenpiteen tarkoituksena ei ole yksinkertaistaminen. Se perustuu Ranskan esittämään pyyntöön ja koskee ainoastaan kyseistä jäsenvaltiota.

- **Perusoikeudet**

Toimenpide ei vaikuta perusoikeuksiin.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Toimenpiteestä ei aiheudu taloudellista tai hallinnollista rasitetta unionille. Näin ollen ehdotuksella ei ole vaikutuksia Euroopan unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Täytäntöönpanosuunnitelma ei ole tarpeen. Tämä ehdotus koskee luvan antamista veronalennukseen yhdelle jäsenvaltiolle sen omasta pyynnöstä. Se annetaan rajoitetuksi ajaksi 31 päivään joulukuuta 2025 asti. Sovellettava veroaste on sama kuin energiaverodirektiivissä vahvistettu verotuksen vähimmäistaso. Toimenpidettä voidaan arvioida, jos sen uusimista pyydetään voimassaoloajan päätyttyä.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Ehdotus ei edellytä selittäviä asiakirjoja direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotuksen 1 artiklan mukaan Ranskalle annetaan lupa soveltaa alennettua verokantaa sähköön, joka toimitetaan suoraan Ranskan satamissa kiinnitettyinä oleville aluksille, jotka eivät ole yksityisiä huvialuksia ("maasähkö"). Veroaste ei saa olla alle 0,50 euroa/MWh, joka on direktiivissä vahvistettu sähkön verotuksen vähimmäistaso yrityskäytössä. Ei ole mahdollista toimittaa sähköä alennetulla verokannalla yksityisille huvialuksille, sellaisina kuin ne määritellään direktiivin 2003/96/EY 14 artiklan 1 kohdan c alakohdan toisessa alakohdassa.

Ehdotuksen 2 artiklan mukaan pyydetty lupa myönnetään Ranskan pyynnön mukaisesti siten, että se on voimassa 1 päivän tammikuuta 2020 ja 31 päivän joulukuuta 2025 välisen ajan, jolloin se on direktiivissä sallitun kuuden vuoden enimmäisajan mukainen.

Ehdotus

NEUVOSTON TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS

Ranskalle annettavasta luvasta soveltaa satamassa kiinnitettyinä oleville aluksille suoraan toimitettavaan sähköön alennettua verokantaa direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan mukaisesti

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY¹ ja erityisesti sen 19 artiklan,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Ranska haki 7 päivänä elokuuta 2019 päivätyllä kirjeellä lupaa soveltaa direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan nojalla satamassa laiturissa oleville meri- ja sisävesialuksille suoraan toimitettavaan sähköön, jäljempänä 'maasähkö', alennettua sähköverokantaa. Ranskan viranomaiset antoivat lisätiedot ja selvennykset 4 päivänä maaliskuuta 2020 ja 30 päivänä huhtikuuta 2020.
- (2) Veronalennuksella, jota Ranska aikoo soveltaa, pyritään edistämään maasähkön käyttöönottoa ja käyttöä entisestään. Maasähkön käytön katsotaan olevan ympäristön kannalta vähemmän haitallinen tapa tyydyttää sähkön tarve satamissa laiturissa kiinnitettyinä olevilla aluksilla kuin bunkkeriöljyn polttaminen tällaisilla aluksilla.
- (3) Satamakaupunkien melu vähenisi ja ilmanlaatu paranisi, koska maasähkön käytöstä ei synny satamassa laiturissa kiinnitettyinä olevien laivojen bunkkeriöljyn polttamisen aiheuttamia ilmansaastepäästöjä. Ranskassa sovellettavien sähköntuotannon erityisedellytysten mukaisesti myös hiilidioksidipäästöjen, muiden ilmansaasteiden ja melun odotetaan vähenevän, jos käytetään maasähköä eikä satamassa kiinnitettyinä olevilla aluksilla bunkkeriöljyä polttamalla tuotettua sähköä. Tämän vuoksi toimenpiteen odotetaan edistävän unionin ympäristö-, terveys- ja ilmastopolitiikan tavoitteita.
- (4) Luvan antaminen Ranskalle soveltaa alennettua veroa maasähköön ei ylitä sitä, mikä on tarpeen maasähkön käytön lisäämiseksi, koska aluksilla tapahtuva sähköntuotanto on useimmissa tapauksissa edelleen kilpailukykyisempi vaihtoehto. Samasta syystä ja teknologian melko pienen markkinaosuuden vuoksi toimenpide ei todennäköisesti johda merkittävään kilpailun vääristymiseen sen voimassaoloaikana eikä siten vaikuta kielteisesti sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan.
- (5) Direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti kunkin kyseisen säännöksen nojalla myönnettävän luvan on oltava ajallisesti tarkkaan rajattu. Jotta varmistetaan, että lupa myönnetään riittävän pitkäksi ajanjaksoksi, joka kannustaa asiaan liittyviä

¹ EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51.

taloudellisia toimijoita tekemään tarvittavat investoinnit, on aiheellista myöntää pyydetty lupa 1 päivän tammikuuta 2020 ja 31 päivän joulukuuta 2025 väliselle ajalle. Luvan soveltaminen tulee kuitenkin lopettaa sinä päivänä, jona aletaan soveltaa jotakin neuvoston hyväksymää maasähkön verotusta koskevaa yleistä säännöstä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 113 artiklan tai jonkin muun asiaan liittyvän säännöksen nojalla, jos tällainen säännös tulee sovellettaviksi ennen 31 päivää joulukuuta 2025.

(6) Jotta satamaoperaattorit ja alusten liikenteenharjoittajat sekä sähkön jakelijat ja jälleenjakelijat voisivat edistää maasähkön käyttöä, olisi varmistettava, että Ranska voi pyyntönsä mukaisesti alkaa soveltaa alennettua verokantaa 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen.

(7) Tämä päätös ei vaikuta valtiontukea koskevien unionin sääntöjen soveltamiseen,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Ranskalle annetaan lupa soveltaa alennettua verokantaa sähköön, joka toimitetaan suoraan satamassa laiturissa oleville aluksille, ei kuitenkaan yksityisille huvialuksille, jäljempänä 'maasähkö', edellyttäen, että direktiivin 2003/96/EY 10 artiklassa säädettyjä verotuksen vähimmäistasoja noudatetaan.

2 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 päivän tammikuuta 2020 ja 31 päivän joulukuuta 2025 välisenä aikana.

Jos neuvosto antaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 113 artiklan tai jonkin muun asiaa koskevan säännöksen nojalla maasähkön veroetuja koskevia yleisiä sääntöjä, tämän päätöksen soveltaminen lopetetaan kuitenkin päivänä, jona näiden yleisten sääntöjen soveltaminen alkaa.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puhemies*