



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 19. juuli 2018  
(OR. en)

11307/18

---

**Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2018/0287 (NLE)**

---

**FISC 316  
ENER 282  
ECOFIN 752**

### **ETTEPANEK**

---

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	16. juuli 2018
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2018) 535 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS, millega lubatakse Hispaanial kohaldada vähendatud aktsiisimaksumäära sadamakai ääres seisvatele laevadele vahetult jaotatava elektri suhtes kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19

---

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2018) 535 final.

---

Lisatud: COM(2018) 535 final



Brüssel, 16.7.2018  
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Ettepanek:

**NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS,**

**millega lubatakse Hispaanial kohaldada vähendatud aktsiisimaksumäära 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.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on lubada Hispaanial kohaldada elektri aktsiisimaksu vähendatud määra sadamakai ääres seisvatele laevadele vahetult jaotatava elektri suhtes (edaspidi „kaldalt tulev elekter“). 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.

Hispaania kohaldatava meetme eesmärk on ka meretranspordi keskkonnamõju vähendamine.

12. aprilli 2018. aasta kirjaga andsid Hispaania ametiasutused komisjonile teada oma kavatsusest, et alates 1. juulist 2018 kohaldatakse kuue aasta jooksul kaldalt tuleva elektri suhtes vähendatud maksumäära (0,50 eurot/MWh). Kõnealune maksumäär on võrdne direktiivis 2003/96/EÜ sätestatud alammääraga, mis kehtib elektrienergia äriotstarbelise kasutuse korral.

Taotletud meetmega soovib Hispaania luua stiimuli kaldalt tuleva elektri kasutamiseks, kuna seda peetakse vähem saastavaks kui elektrienergia tootmist sadamakai ääres seisvate laevade pardal. Praegu kohaldatakse Hispaanias elektrienergia suhtes väärtuselist aktsiisimaksu 5,11269632 % elektri lõpphinnast, mis hõlmab kõiki seotud tasusid ja makse, välja arvatud aktsiisimaks ja käibemaks. Lisaks tuleb Hispaania õigusaktide kohaselt järgida nimetatud direktiivi artikli 10 lõikes 1 ja I lisa tabelis C sätestatud miinimumtasemeid, st et juhul, kui väärtuselise aktsiisimaksu korral tasumisele kuuluv maksusumma väheneb, kohaldatakse elektrienergia suhtes eriaktsiisimaksu, mis äriotstarbelise kasutuse korral on 0,50 eurot/MWh ning muu kui äriotstarbelise kasutamise korral 1 euro/MWh.

Praegu maksustatakse kaldalt tulevat elektrit elektri hinna suhtes kohaldatava üldise määraga 5,11269632 %. Hispaania ametiasutuste hinnangu kohaselt on elektri hind ilma aktsiisi- ja käibemaksuta ligikaudu 170 eurot/MWh ja kaldalt tuleva elektri maksumäära kohaldamisel lisandub ligikaudu 8,69 eurot/MWh. Komisjoni analüüsist ELi elektrituru kohta<sup>2</sup> selgub, et keskmiselt on elektrienergia hinnad Hispaanias tööstussektori jaoks madalamad. Mõlemal juhul on kaldalt tuleva elektri MWh suhtes kohaldatav tegelik aktsiisimaks üle 0,50 EUR.

Samas peavad liikmesriigid energia maksustamise direktiivi artikli 14 lõike 1 punkti c kohaselt vabastama maksust sadamakai ääres seisva laeva pardal toodetava elektrienergia ja võivad direktiivi artikli 15 lõike 1 punkti f kohaselt toimida samamoodi laeva pardal toodetava elektrienergiaga, mida kasutatakse sisevetes sõitmiseks.

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

<sup>2</sup> Vt COM(2016) 769 final, 13. november 2016.

Hispaania ametiasutused on teatanud, et maksusoodustus kehtib kõikidele laevadele, välja arvatud eraomanduses olevad lõbusõidulaevad,<sup>3</sup> mis tähendab, et maksusoodustust kohaldatakse kõikide kaubanduslikuks meresõiduks kasutatavate laevade suhtes, sõltumata nende suurusest või lipuriigist.

Hispaania ametiasutused teatasid Euroopa Komisjonile, et praegu ei ole Hispaania sadamates rajatise kaldalt tuleva elektri tootmiseks ja meetme maksukulu on keeruline hinnata. Lisaks märkisid Hispaania ametiasutused, et laevadele ei kehtestata kohustust kasutada kaldalt tulevat elektrit. Ametiasutuste arvutuste kohaselt peaks maksuvähendusega kaasnev aastane maksukulu olema umbes 150 000 eurot. Selle tulemuse puhul võeti arvesse, et hinnanguliselt võiks kaldalt tuleva elektriga varustatavate kaubalaevade koguarv olla 2 700, Hispaania sadamates seisvad laevad kasutavad aastas umbes 20 000 MWh elektrienergiat ning elektrienergia hind koos kõikide tasude ja maksudega (välja arvatud aktsiisi- ja käibemaks) on 170 eurot MWh kohta.

Hispaania taotles luba kuueks aastaks, mis on direktiivi artikli 19 lõikes 2 osutatud maksimumperiood, alates 1. juulist 2018.

Maksuvähendusega tahab Hispaania pakkuda laevakäitajatele stiimulit kaldalt tuleva elektri 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 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.

Meede kujutab endast riigiabi ja kuulub kõnealust küsimust reguleerivate ELi õigusaktide, eelkõige komisjoni määruse 651/2014/EL<sup>4</sup> kohaldamisalasse.

*Direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 kohase meetme hindamine.*

Direktiivi artikli 19 lõike 1 esimeses lõigus on sätestatud:

*„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 Hispaania ametiasutused toetada meedet, mis võimaldab laevadel sadamakai ääres seisvatest saada elektrienergiat keskkonnasäästlikumalt ja parandada seeläbi kohalikku õhukvaliteeti. Komisjon on juba soovitanud kasutada kaldalt tulevat elektrit selle asemel, et toota elektrienergiat sadamakai ääres seisvate laevade pardal,

<sup>3</sup> Mõiste „eraomanduses olevad lõbusõidulaevad“ on määratletud vastavalt direktiivi 2003/96/EÜ artikli 14 lõike 1 punkti c teisele lõigule.

<sup>4</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).

ning on seega tunnistanud kõnealuse tegevuse keskkonnaeeliseid<sup>5</sup>. Praegu oleks kai ääres seisvatele laevadele tarnitava elektri maksumäär ligikaudu 8,69 eurot MWh kohta. Taotletud maksuvähendamine tooks seega kaasa täiendava stiimuli (ligikaudu 8 eurot/MWh) nimetatud tehnoloogia kasutamiseks ja aitaks sellega kaasa osutatud 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.

Hispaania on taotlenud, et meedet võiks kohaldada artikli 19 lõikes 2 lubatud maksimaalse ajavahemiku, st kuue aasta jooksul. Põhimõtteliselt peaks taotletud erandi kohaldamisega olema piisavalt pikk, et sadamaoperaatorid jõuaksid teha vajalikud investeeringud kaldalt tuleva elektri rajatiste ehitamiseks. Kuus aastat on ka pikim võimalik periood õiguskindluse tagamiseks laevade käitajatele, kes peavad kavandama pardaseadmetega seotud investeeringuid.

### *Riigiabi eeskirjad*

Hispaania 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 liidu muude poliitikavaldkondadega**

#### *Keskfond ja kliimamuutused*

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. Välisõhu kvaliteeti käsitleva direktiivi 2008/50/EÜ<sup>6</sup> artikliga 13 kohustatakse liikmesriike tagama, et mitme õhusaasteaine heide jääks alla direktiivis kehtestatud piirtaseme. 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.

Meetmega kaasneb tõenäoliselt ka CO<sub>2</sub>-heite vähenemine, kuna maismaa energiavõrgust saadava elektrienergia tootmisel tekib tänu tõhusamale süsteemile ja muud liiki kütuste kasutamisele vähem CO<sub>2</sub>-heidet kui pardal punkrikütuste põletamisel toodetava elektrienergia puhul. Seoses sellega tuleb märkida, et Hispaania ametiasutuste ootuste kohaselt peaks kaldalt tuleva elektri kasutamisega kaasnema kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemine Hispaanias, sest osaliselt kasutatakse elektrivõrku suunatava energia tootmiseks taastuvaid allikaid (2015. aastal 38 %, 2050. aastal hinnanguliselt 90–100 %). Kuigi täiendavalt tarnitud elektrienergia CO<sub>2</sub>-mahukus on tavaliselt suurem kui toodetaval elektrienergial keskmiselt

<sup>5</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>6</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).

ning see sõltub suurel määral päevaajast, mil täiendav nõudlus tekib, oleks meetmest tulenev CO<sub>2</sub>-heite vähenemine siiski suhteliselt märkimisväärne.

### *Energiapoliitika*

Meede on kooskõlas direktiiviga 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta,<sup>7</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<sup>8</sup> artikli 107 lõike 1 kohaselt.

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 tohtu 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 Hispaaniaal lubatakse kohaldada vähendatud maksumäära.

### *Transpordipoliitika*

Kõnealune meede on kooskõlas komisjoni soovitusel 2006/339/EÜ liidu sadamates kai ääres seisvatel laevadel kaldalt tuleva elektri kasutamise edendamise kohta<sup>9</sup> ning komisjoni teatisega „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga“<sup>10</sup>.

### *Siseturg ja aus konkurents*

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

Laevakäitajatevahelise konkurentsiga seoses tuleb rõhutada, et praegu kasutab väga vähe laevu kaldalt tulevat elektrit kaubanduslikel eesmärkidel. Seega võib märkimisväärseid konkurentsimoonusi tekkida üksnes selliste laevade vahel, kes kohaldavad taotletud meetet 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

<sup>7</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>8</sup> C(2014) 2231 final, 9. aprill 2014.

<sup>9</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>10</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.

pardal tootmise kuludest,<sup>11</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 Hispaania kohaldab direktiivis 2003/96/EÜ elektrienergia äriotstarbelise kasutuse osas sätestatud madalaimat maksustamistaset. 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.

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.

## **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.

### **• Abi proportsionaalsus**

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

### **• Vahendi valik**

Kavandatav vahend: nõukogu rakendusotsus.

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

---

<sup>11</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.

### **3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED**

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

Meetme võtmiseks ei ole vaja praegu kehtivaid õigusakte hinnata.

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

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

- **Ekspertarvamuste 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.

Hispaania esitatud teabest nähtub, et meetmel on maksutulule vaid piiratud mõju ning kaldalt tuleva elektri suhtes kohaldatav vähendatud aktsiisimaksumäär on endiselt kõrgem kui direktiivis 2003/96/EÜ kehtestatud madalaim maksustamistase. Hispaania loodab, et meetmel on positiivne mõju keskkonnakaitse eesmärkide saavutamisele, eelkõige sadamalinnade õhukvaliteedi parandamisel.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Meetmega ei nähta ette lihtsustamist. See tuleneb Hispaania 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 – kuueks aastaks. Kohaldatav maksumäär on võrdne energia maksustamise direktiivis sätestatud madalaima maksustamistasega. Kui pärast kuue aasta möödumist esitatakse taotlus meetme uuendamiseks, saab meedet hinnata.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Artiklis 1 on sätestatud, et Hispaanial on lubatud kohaldada Hispaania sadamates kai ääres seisvatele laevadele vahetult jaotatava elektrienergia suhtes vähendatud aktsiisimaksumäära. 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 vastavalt Hispaania taotlusele antakse luba kohaldada soodustusi alates taotluse teatavastegemise kuupäevast ja direktiiviga lubatud maksimaalse ajavahemiku, st kuue aasta jooksul.

Ettepanek:

## NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Hispaania taotles 12. aprilli 2018. aasta kirjaga luba kohaldada kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 lõikega 1 vähendatud aktsiisimaksumäära sadamakai ääres seisvatele laevadele vahetult jaotatava elektri (edaspidi „kaldalt tulev elekter“) suhtes.
- (2) Aktsiisimaksu kavandatud vähendamisega soovib Hispaania soodustada kaldalt tuleva elektri kasutamist. Sellise elektri kasutamist peetakse sadamakai ääres seisvate laevade elektritarbimise vajaduste katmisel keskkonnasõbralikumaks, kui seda on punkrikütuste põletamine.
- (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. Hispaania elektrienergia tootmise struktuuri erilisi tingimusi arvesse võttes võib laeva pardal punkrikütuste põletamisel toodetava elektrienergia asemel kaldalt tulevat elektrit kasutades vähendada täiendavalt CO<sub>2</sub>-heidet. Seepärast loodetakse, et meetmega on võimalik kaasa aidata liidu keskkonna-, tervise- ja kliimapoliitika eesmärkide saavutamisele.
- (4) Lubades Hispaanial kohaldada kaldalt tuleva elektri suhtes vähendatud aktsiisimaksumäära, ei minda kaldalt tuleva elektri kasutamise suurendamiseks vajalikust kaugemale, kuna elektrienergia tootmine laevade pardal jääb endiselt enamikul juhtudel konkurentsivõimelisemaks võimaluseks. Samal põhjusel ja kuna Hispaanias praegu vastav tehnoloogia puudub, ei too meede oma kehtivuse 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 pikk, et julgustada sadamaoperaatoreid tegema vajalikke investeeringuid, tuleks luba anda kuueks aastaks, tingimusel et sellele kohaldatakse üldsätteid, mis võidakse vastu

---

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

võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikli 113 kohaselt ning mida hakatakse kohaldama enne loa eeldatava kehtivusaja möödumist.

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

#### *Artikkel 1*

Hispaanial lubatakse kohaldada vähendatud aktsiisimaksumäära sadamakai ääres seisvatele muudele laevadele kui eraomanduses olevatele lõbusõidulaevadele vahetult jaotatava elektri suhtes, tingimusel et järgitakse direktiivi 2003/96/EÜ artiklis 10 osutatud madalaimaid maksustamistasemeid.

#### *Artikkel 2*

Käesolev otsus jõustub selle teatavakstegemise päeval. Otsus kaotab kehtivuse kuus aastat pärast seda kuupäeva.

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

#### *Artikkel 3*

Käesolevotsus on adresseeritud Hispaania Kuningriigile.

Brüssel,

*Nõukogu nimel  
eesistuja*