



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 27.5.2011
KOM(2011) 302 lopullinen

2011/0133 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

luvan antamisesta Saksalle soveltaa satamassa laiturissa oleville aluksille suoraan toimitettavaan sähkөөn (maasähkөөn) alennettua sähköverokantaa direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan mukaisesti

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Energiatuotteiden ja sähkön verotusta säännellään unionissa 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.

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on antaa Saksalle lupa soveltaa alennettua sähköverokantaa sähkөөn, joka toimitetaan suoraan satamassa laiturissa oleville aluksille (jäljempänä ”maasähkö”). Poikkeuksen tavoitteena on antaa taloudellinen kannustin maasähkön käyttöön satamakaupunkien ilmansaasteiden vähentämiseksi.

Pyyntö ja sen yleinen tausta

Saksan viranomaiset ilmoittivat komissiolle 27. joulukuuta 2010 päivätyllä kirjeellä, että ne aikoivat soveltaa maasähkөөn EU:n vähimmäisverokannan mukaista alennettua sähköverokantaa (0,50 euroa/MWh). Saksalta saatiin täydentäviä tietoja 11. tammikuuta 2011.

Saksa pyysi, että lupa alennetun verokannan soveltamiseen myönnettäisiin määräämättömäksi ajaksi.

Pyytämällään toimenpiteellä Saksa haluaa tarjota kannustimen maasähkön käyttöön, koska maasähkөөä pidetään vähemmän saastuttavana vaihtoehtona kuin sähkön tuottamista satamassa laiturissa olevilla aluksilla. Nykyään maasähkөөn on sovellettava yleistä sähköverokantaa, joka on 20,50 euroa/MWh. Energiaverodirektiivin 14 artiklan 1 kohdan c alakohdassa edellytetään kuitenkin, että jäsenvaltiot vapauttavat verotuksesta sähkön, joka tuotetaan aluksilla yhteisön vesillä liikennöimistä varten. Lisäksi jäsenvaltiot voivat direktiivin 15 artiklan 1 kohdan f alakohdan nojalla vapauttaa verotuksesta sähkön, joka tuotetaan aluksilla sisävesillä liikennöimistä varten.

Saksa haluaa soveltaa maasähkөөn alennettua verokantaa 0,50 euroa/MWh, joka on direktiivissä 2003/96/EY säädetyin sähköveron vähimmäiskannan mukainen. Alennettua sähköverokantaa on tarkoitus soveltaa kaikkiin maasähkön toimituksiin sekä yhteisön vesillä että sisävesillä. Sitä ei kuitenkaan sovellettaisi yksityisiin huvialuksiin.

Veroalennuksella Saksa haluaa kannustaa liikenteenharjoittajia käyttämään maasähkөөä, jonka avulla voidaan vähentää ilman kautta leviäviä päästöjä, laiturissa olevien alusten synnyttämää melua sekä hiilidioksidipäästöjä. Alennetun verokannan soveltaminen parantaisi maasähkön kilpailuasemaa aluksilla poltettavaan bunkkeriöljyyhin nähden, joka on vapautettu kokonaan verosta.

¹ Neuvoston direktiivi 2003/96/EY, annettu 27 päivänä lokakuuta 2003, energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta (EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51).

Saksa katsoo, että tämä toimenpide on maasähkön käytön edistämisestä yhteisön satamassa laiturissa olevissa aluksissa tehdyn komission suosituksen 2006/339/EY² sekä komission tiedonannon ”EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset” (KOM(2009) 8)³ mukainen.

Saksan viranomaisten näkemykset toimenpiteen vaikutuksesta sisämarkkinoihin

Saksan viranomaisten mielestä toimenpide ei vaikuttaisi sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan eikä vääristäisi kilpailua. Viranomaiset väittävät, että edunsaajat eli liikenteenharjoittajat, jotka saisivat direktiivissä 2003/96/EY säädetyin vähimmäisverotason mukaisesti verotettua maasähköä, eivät tosiasiallisesti saisi taloudellista etua, koska kyseiset liikenteenharjoittajat tuottavat nykyään aluksillaan oman sähkönsä, joka on vapautettu verosta. Saksan viranomaisten mukaan aluksilla tapahtuvan oman sähköntuotannon korvaaminen maasähköllä, jota verotettaisiin sovellettavan vähimmäistason mukaisesti, ei tarjoaisi yleistä kustannusetua.

Voimassa olevat aiemmat säännökset

Energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annettu neuvoston direktiivi 2003/96/EY ja erityisesti sen 14 artiklan 1 kohdan c alakohta ja 15 artiklan 1 kohdan f alakohta.

Direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan mukaisen toimenpiteen arviointi

Erityiset politiikkaan liittyvät syyt

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 Saksan viranomaiset pyrkivät edistämään sitä, että satamassa laiturissa olevat alukset täyttävät sähköntarpeensa ympäristöä vähemmän vahingoittavalla tavalla, mikä parantaisi paikallista ilmanlaatua. Komissio on jo itse asiassa suosittanut, minkä Saksakin on maininnut, että maasähköä käytettäisiin satamassa laiturissa olevilla aluksilla tapahtuvan sähköntuotannon vaihtoehtona, ja tunnustanut tällä tavoin sen ympäristöhyödyt⁴. Satamassa laiturissa oleville aluksille toimitettavaa sähköä verotetaan nykyään Saksassa 20,50 eurolla/MWh. Pyydetty vähennys 20 euroa/MWh tarjoaisi siten lisäkannustimen kyseisen teknologian käyttöön ja edistäisi näin ollen asetetun poliittisen tavoitteen saavuttamista.

Komissio toteaa myös, että maasähkön laajempaa käyttöä jarruttaa nykyään se, että satamista puuttuu lähes kokonaan tarvittava onshore-infrastruktuuri. Sen vuoksi on todennäköisesti tarpeen tarjota lisäkannustimia, joilla voidaan edistää erityisesti infrastruktuurin rakentamista

² Komission suositus 2006/339/EY, tehty 8 päivänä toukokuuta 2006, maasähkön käytön edistämisestä yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa (EUVL L 125, 12.5.2006)

³ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle ”EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset” (KOM(2009) 8 lopullinen).

⁴ Ks. alaviite 2.

ja saavuttaa kyseisen verovapauden tavoite. Tässä yhteydessä todetaan myös, että jäsenvaltioilla on kesäkuusta 2011 alkaen ehdoton velvollisuus täyttää ilmanlaatustandardit, jotka koskevat asiaankuuluvia epäpuhtauksia, kuten hiukkasia⁵. Täyttääkseen velvollisuutensa jäsenvaltioiden on tarvittaessa löydettävä ratkaisuja sellaisiin ongelmiin kuin satamassa laiturissa olevien alusten päästöt. Voidaan siis ajatella, että satamissa, joissa tällaisia ongelmia esiintyy, maasähkön käyttöä edistetään yleisen ilmanlaatustrategian mukaisesti.

Tästä poliittisesta tavoitteesta komissio haluaa todeta, että maasähkön edistäminen on itse asiassa yhteinen poliittinen tavoite, johon olisi pyrittävä koko unionissa. Tämä on jo todettu selkeästi yhdenmukaista meripolitiikkaa koskevassa komission tiedonannossa KOM(2007) 575 ja siihen liittyvässä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa⁶, joiden mukaan tätä tavoitetta tullaan käsittelemään direktiivin 2003/96/EY tarkistamisen yhteydessä. Toisaalta direktiivin 19 artiklalla pyritään antamaan mahdollisuus reagoida yksittäisten jäsenvaltioiden erityisolosuhteisiin, joita ei ole otettu huomioon itse direktiivissä. Näin ollen 19 artiklaan perustuva poikkeus, jolla edistetään maasähkön käyttöön liittyvän poliittisen tavoitteen saavuttamista, voidaan myöntää vain siirtymäkauden toimenpiteenä ennen kuin tätä tavoitetta on käsitelty direktiivin 2003/96/EY tarkistamisen yhteydessä.

Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

Saksan pyytämä toimenpide liittyy pääasiassa EU:n ympäristöpolitiikkaan. Toimenpiteellä parannetaan paikallista ilmanlaatua siinä määrin kuin sillä vähennetään bunkkeriöljyn polttamista satamassa olevilla aluksilla. Sillä voidaan jossain määrin vähentää myös hiilidioksidipäästöjä, vaikka tämän vaikutuksen merkitys riippuukin siitä, mistä lähteestä aluksiin onshore-verkon kautta toimitettava sähkö on peräisin⁷.

Tässä yhteydessä on muistettava, että maasähkön epäsuotuisan kilpailuaseman yhtenä merkittävänä syynä on se, että maasähkön vaihtoehto eli sähkön tuottaminen merisatamissa olevilla aluksilla on nykyään täysin verotonta. Sen lisäksi, että sähkön tuottamiseksi poltettu bunkkeriöljy on verotonta, mikä on direktiivin 2003/96/EY 14 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukainen normaalitilanne, myös aluksilla tuotettu sähkö on vapautettu verosta (ks. direktiivin 2003/96/EY 14 artiklan 1 kohdan c alakohta). Vaikka jälkimmäistä verovapautta voi olla vaikea pitää yhteensopivana unionin ympäristötavoitteiden kanssa, siinä on kuitenkin otettu huomioon käytännön näkökohdat. Aluksilla tuotetun sähkön verottaminen edellyttäisi nimittäin sitä, 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.

⁵ Ks. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/50/EY, annettu 21 päivänä toukokuuta 2008, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (EUVL L 152, 11.6.2008).

⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle ”Euroopan unionin yhdenmukaista meripolitiikka”, annettu 10.10.2007 (KOM(2007) 575 lopullinen) ja siihen liittyvä komission yksiköiden valmisteluasiakirja ”Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – An Integrated Maritime Policy for the European Union”, annettu 10.10.2007 (SEC(2007) 1278).

⁷ Komissio on aiemmin arvioinut, että siirtyminen maasähkön käyttöön vähentäisi hiilidioksidipäästöjä keskimäärin 50 prosenttia (ks. alaviite 2). Siirtymisen vaikutus voi toisaalta poiketa paljonkin tästä keskiarvosta, koska se riippuu ratkaisevasti asianomaisen markkina-alueen hiili-intensiteetistä sekä tarkasta ajankohdasta, jolloin sähkön lisäkysyntää esiintyy.

Tässä tilanteessa voi olla aiheellista, että vähemmän saastuttavaa maasähköä ei aseteta huonompaan asemaan, vaan Saksan sallitaan soveltaa alennettua verokantaa.

Kun on kyse sisävesisatamien laitureissa olevien alusten kuluttamasta sähköstä, jäsenvaltiot voivat toisin kuin merisatamissa olevien alusten ollessa kyseessä vapauttaa vapaaehtoisesti tällaisilla aluksilla tuotetun sähkön verosta (15 artiklan 1 kohdan f alakohta). Näin ollen ei ole olemassa minkäänlaista lainsäädännöllistä estettä sille, että jäsenvaltiot kohtelevat maasähköä ja sisävesisatamissa olevilla aluksilla tuotettavaa sähköä yhdenmukaisella tavalla. Direktiivin 15 artiklan 1 kohdan f alakohdassa tarjottua vaihtoehtoa, jonka mukaan aluksilla tuotettua sähköä ei tarvitse verottaa, voidaan jälleen perustella lainsäätäjän huomioon ottamalla käytännön näkökohdilla. Lisäksi tämä vaihtoehto liittyy läheisesti vapaaehtoisiin veroetuihin, joita voidaan myöntää sisävesillä liikennöintiä varten. Useimmat jäsenvaltiot, Saksa mukaan luettuna, ovat päättäneet olla verottamatta näihin tarkoituksiin käytettäviä polttoaineita. Reinistä ja sen sivujoista voidaan vielä todeta, että verovapaus on vahvistettu myös Saksan ratifioimassa kansainvälisessä sopimuksessa⁸. Lisäksi katsotaan olevan epäkäytännöllistä verottaa sähkön tuottamiseen käytettävää polttoainetta erikseen (ks. direktiivin 2003/96/EY 21 artiklan 5 kohdan kolmas alakohta), koska tämä edellyttäisi vähintäänkin sitä, että sähkön tuottamiseen käytettävää ja liikenteeseen käytettävää polttoainetta kohdeltaisiin eri tavoin. Päättäessään siitä, laajennetaanko merenkulkuun sovellettava verovapaus koskemaan sisävesiliikenteessä käytettäviä polttoaineita, jäsenvaltiot ottavat huomioon useita eri näkökohtia, kuten ympäristönäkökohtien kaltaiset kansallisen liikennepolitiikan laajemmat tavoitteet, joiden vuoksi ne voivat päättää olla verottamatta tällaisiin tarkoituksiin käytettäviä polttoaineita.

Näin ollen tässä vaiheessa katsotaan olevan aiheellista laajentaa maasähkön mahdollinen verovapaus koskemaan myös sisävesisatamia.

Sisämarkkinat ja terve kilpailu

Sisämarkkinoiden ja terveen kilpailun kannalta Saksan pyytämä toimenpide vähentäisi nykyistä kilpailun vääristymistä, jota esiintyy laiturissa olevien alusten kahden kilpailevan sähkölähteen eli aluksella tuotettavan sähkön ja maasähkön välillä. Vääristyminen johtuu bunkkeriöljyn verovapaudesta.

Liikenteenharjoittajien välisestä kilpailusta on ensinnäkin todettava, että nykyään on vain muutamia aluksia, joilla maasähköä käytetään liiketaloudellisista syistä. Toiseksi, vaikka laivanvarustamot hyötyvät toimenpiteestä siten, että ne voivat ostaa sähköä edullisemmin kuin muiden alojen yritykset, käsiteltävänä olevan toimenpiteen ei odoteta muuttavan merkittävästi merenkulkualan kilpailutilannetta. Vaikka tarkkoja kustannusarvioita on vaikea esittää, koska ne ovat ratkaisevasti sidoksissa öljyn hinnan kehitykseen, saatavilla olevat todisteet näyttävät vahvistavan Saksan toteamuksen, jonka mukaan täysi verovapaus ei yleensä vähennä maasähkön toimintakustannuksia niin paljon, että ne olisivat pienemmät kuin aluksilla tuotettavaan sähköön liittyvät kustannukset⁹. Sen vuoksi maasähkön toimintakustannukset

⁸ Ks. Reinin vesiliikenteessä aluksilla käytettävän kaasuöljyn tulli- ja verokohtelusta Reinin rannikkovaltioiden ja Belgian välillä 16 päivänä toukokuuta 1952 tehdyn sopimuksen 1 artikla (Bundesgesetzblatt 1953, osa II, s. 531).

⁹ 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).

eivät missään tapauksessa tarjoaisi merkittävää kilpailuetua maasähköä käyttäville liikenteenharjoittajille niihin liikenteenharjoittajiin nähden, jotka käyttävät aluksella tuotettavaa sähköä. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa on vielä epätodennäköisempää, että kilpailu vääristyisi edellä kuvatulla tavalla, koska Saksa aikoo noudattaa direktiivissä 2003/96/EY säädettyä verotuksen vähimmäistasoa.

Satamien välisestä kilpailusta voidaan todeta, että edellä kuvatussa tilanteessa, jossa maasähkön käyttö ei luultavasti ole veronalennuksesta huolimatta edullisempää kuin aluksella tuotettavan sähkön käyttö ainakaan lyhyellä aikavälillä, maasähkön veronalennus ei todennäköisesti houkuttele aluksia muuttamaan reittiään maasähkön saannin perusteella. Näin ollen se ei myöskään vääristä satamien välistä kilpailua.

Lisäksi voidaan todeta, että ehdotettu lupa alennetun verokannan soveltamiseen myönnettäisiin niin lyhyeksi ajaksi, että kahdessa edellisessä kappaleessa esitetty analyysi pitäisi luultavasti paikkansa vielä luvan voimassaolon päättyessä.

Toimenpiteen soveltamisaika ja EU:n energiaverotuksen kehittäminen

Poikkeuksen soveltamisajan olisi periaatteessa oltava riittävän pitkä, jotta se ei vähentäisi satamaoperaattoreiden halukkuutta tehdä tarvittavia investointeja. Samalla on kuitenkin otettava huomioon, että Saksan tilannetta on sopivana ajankohtana tarkasteltava uudelleen eikä poikkeus saa haitata nykyisen säädöskehityksen kehittämistä. Säädöskehityksestä on muistettava, että komissio on ehdottanut 13. huhtikuuta 2011 direktiivin 2003/96/EY tarkistamista¹⁰, jotta direktiivi voitaisiin mukauttaa paremmin energia- ja ympäristöpoliittisiin tavoitteisiin ja erityisesti niihin ilmastonmuutokseen liittyviin tavoitteisiin, jotka koskevat vuoden 2013 jälkeistä aikaa. Ehdotus sisältää säännöksen, jonka mukaan jäsenvaltioiden on vapautettava maasähkö verosta 31 päivään joulukuuta 2020 saakka (luonnos 14 artiklan 1 kohdan e alakohdaksi). Tässä tilanteessa vaikuttaa aiheelliselta myöntää Saksan pyytämä lupa kolmeksi vuodeksi rajoittamatta kuitenkin sellaisten asiaa koskevien yleisten säännösten soveltamista, jotka tulevat voimaan ennen kyseisen ajanjakson päättymistä.

Valtiontukisäännöt

Saksan viranomaisten suunnittelema verokanta 0,50 euroa/MWh on direktiivin 2003/96/EY 10 artiklassa säädetyn vähimmäisverokannan mukainen. Toimenpide kuuluu sen vuoksi ns. yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (asetus (EY) N:o 800/2008¹¹) soveltamisalaan, minkä vuoksi siihen ei sovelleta ennakoilmoitusvelvollisuutta.

2. INTRESSITAHOJEN KUULEMISEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN TULOKSET

Intressitahojen kuuleminen

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

¹⁰ Ehdotus neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY muuttamisesta, KOM(2011) 169/3.

¹¹ Komission asetus (EY) N:o 800/2008, annettu 6 päivänä elokuuta 2008, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisesti (yleinen ryhmäpoikkeusasetus), EUVL L 214, 9.8.2008.

Asiantuntijatiedon käyttö

Ulkopuolisten asiantuntijoiden käyttö ei ole ollut tarpeen.

Vaikutusten arviointi

Tämä ehdotus koskee luvan antamista yhdelle jäsenvaltiolle sen omasta pyynnöstä.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

Ehdotuksen tarkoituksena on antaa Saksalle lupa poiketa neuvoston direktiivin 2003/96/EY yleisistä säännöksistä ja soveltaa alennettua sähköverokantaa (0,50 euroa/MWh) sähkөөn, joka toimitetaan suoraan satamassa laiturissa oleville aluksille.

Oikeusperusta

Neuvoston direktiivin 2003/96/EY 19 artikla.

Toissijaisuusperiaate

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

Voimassa olevassa EU:n lainsäädännössä säännellään ja rajoitetaan kuitenkin tiukasti jäsenvaltioiden toimivallan käyttöä tällä alalla. Direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan mukaan ainoastaan neuvostolla on valtuudet antaa jäsenvaltiolle lupa ottaa käyttöön muita vapautuksia tai alennuksia kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla. Jäsenvaltiot eivät voi toimia neuvoston sijasta.

Ehdotus on näin ollen toissijaisuusperiaatteen mukainen.

Suhteellisuusperiaate

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Veronalennus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen kyseessä olevan tavoitteen saavuttamiseksi (ks. edellä olevat huomiot sisämarkkinoista ja terveestä kilpailusta).

Säätelytavan valinta

Ehdotettu säätelytapa: neuvoston päätös.

Direktiivin 2003/96/EY 19 artiklassa säädetään ainoastaan tämäntyyppisestä toimenpiteestä.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

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

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

luvan antamisesta Saksalle soveltaa satamassa laiturissa oleville aluksille suoraan toimitettavaan sähköön (maasähköön) alennettua sähköverokantaa 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 kehityksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY¹² ja erityisesti sen 19 artiklan,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Saksa on hakenut 27 päivänä joulukuuta 2010 päivätyllä kirjeellä direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan nojalla lupaa soveltaa alennettua sähköverokantaa sähköön, joka toimitetaan suoraan satamassa laiturissa oleville aluksille (jäljempänä ”maasähkö”).
- (2) Saksa pyrkii tällä veronalennuksella edistämään maasähkön laajempaa käyttöä, jotta satamassa laiturissa olevien laivojen sähköntarve voidaan tyydyttää ympäristöä vähemmän rasittavalla tavalla kuin polttamalla aluksilla bunkkeriöljyä.
- (3) Maasähkön käyttö parantaisi satamakaupunkien ilmanlaatua, koska siitä ei synny ilmansaastepäästöjä, joita aiheutuu bunkkeriöljyn polttamisesta satamassa laiturissa olevilla aluksilla. Sen vuoksi toimenpiteen odotetaan edistävän EU:n ympäristö- ja terveyspolitiikan tavoitteiden saavuttamista.
- (4) Luvan antaminen Saksalle soveltaa alennettua sähköveroa maasähköön ei ylitä sitä, mikä on tarpeen edellä mainitun tavoitteen saavuttamiseksi, koska aluksilla tapahtuva sähköntuotanto on useimmissa tapauksissa edelleen kilpailukykyisempi vaihtoehto. Samasta syystä sekä kyseisen teknologian nykyisen suhteellisen pienen markkinaosuuden vuoksi toimenpide ei todennäköisesti väärinä merkittävästi kilpailua voimassaoloaikanaan eikä näin ollen vaikuta kielteisesti sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan.

¹² EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51.

- (5) Direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan 2 kohdasta seuraa, että kunkin kyseisen säännöksen nojalla myönnetyn luvan on oltava ajallisesti tarkkaan rajoitettu. Koska voimassaoloajan on oltava tarpeeksi pitkä, jotta sillä ei vähennettäisi satamaoperaattoreiden halukkuutta tehdä tarvittavia investointeja, ja koska on myös tarpeen tarkastella Saksan tilannetta uudelleen sopivana ajankohtana ja olla estämättä voimassa olevan lainsäädäntökehityksen kehittymistä, pyydetty lupa on aiheellista myöntää kolmeksi vuodeksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta sitä, että tätä kysymystä koskevat yleiset säännökset tulevat voimaan ennen tässä säädetyssä määräajan päättymistä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Annetaan Saksalle lupa soveltaa alennettua sähköverokantaa sähkөөn, joka toimitetaan suoraan satamassa laiturissa oleville aluksille yksityisiä huvialuksia lukuun ottamatta, edellyttäen, että direktiivin 2003/96/EY 10 artiklassa säädettyjä verotuksen vähimmäistasoja noudatetaan.

2 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan kahdennestakymmenennestä päivästä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Sen soveltaminen päättyy kolmen vuoden kuluttua siitä, kun se on alkanut.

Jos neuvosto kuitenkin säätää SEUT-sopimuksen 113 artiklan nojalla maasähkön veroetuja koskevia yleisiä sääntöjä, tämän päätöksen soveltaminen päättyy päivänä, jona kyseisten yleisten sääntöjen soveltaminen alkaa.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*