



Bruxelles, den 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Tyskland til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i Unionen er fastlagt i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet¹ ("energibeskatningsdirektivet" eller "direktivet").

I henhold til direktivets artikel 19, stk. 1, og i tilslutning til bestemmelserne i navnlig artikel 5, 15 og 17 kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser af afgiftssatsen, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Ved Rådets gennemførelsesafgørelse 2014/722/EU af 14. oktober 2014² (som efterfulgte Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/445/EU af 12. juli 2011³) har Tyskland allerede fået tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i havne ("strøm fra land"), bortset fra fritidsfartøjer⁴.

Formålet med dette forslag er at forlænge den tilladelse, som Tyskland har anmodet om, eftersom udløbsdatoen for den nuværende undtagelse er den 16. juli 2020.

Ved brev af 29. januar 2020 meddelte de tyske myndigheder Kommissionen, at de havde til hensigt at forlænge den gældende foranstaltning indtil den 31. december 2025. Ved brev af 30. april 2020 blev der fremsendt yderligere oplysninger.

Tyskland anmoder om fornyet tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på 0,50 EUR/MWh (svarende til den minimumssats for beskatning af elektricitet til erhvervsmæssigt forbrug, der er fastsat i direktivet) på levering af strøm fra land til fartøjer⁵, der udelukkende anvendes til erhvervsmæssige formål i EU-farvande og på EU's indre vandveje (herunder til fiskeri)⁶.

Den ønskede gyldighedsperiode er fra den 17. juli 2020 til den 31. december 2025, hvilket er i overensstemmelse med den nuværende undtagelse og inden for den maksimale frist, der er fastsat i energibeskatningsdirektivets artikel 19.

Hensigten med denne lempelse er at bevare et økonomisk incitament til at etablere og anvende strøm fra land med henblik på at nedbringe luftforureningen i havnebyer, forbedre den lokale luftkvalitet og reducere støj af hensyn til beboernes sundhed.

Formålet med foranstaltningen, som skal anvendes af Tyskland, er også at mindske vandvejstransportens indvirkning på miljøet.

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

² EUT L 300 af 18.10.2014, s. 55.

³ EUT L 191 af 22.7.2011, s. 22.

⁴ Begrebet "fritidsfartøj" er defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

⁵ Disse udpeges i anmodningen som alle motordrevne skibe og både og alt flydende materiel omfattet af kapitel 89 i den kombinerede nomenklatur.

⁶ Som fastsat i den nationale lovgivning finder foranstaltningen ikke anvendelse på strøm fra land, der leveres til fartøjer, når de befinder sig på et skibsværft.

Med den ønskede foranstaltning har Tyskland til hensigt at bevare et incitament til anvendelse af strøm fra land, der anses for et mindre forurenende alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj i en havn. Som anført i anmodningen er den normale elafgiftssats i Tyskland 20,50 EUR/MWh. Afgiftsgodtgørelsen beløber sig i øjeblikket til 20,00 EUR/MWh. Det betyder, at modtagerne af godtgørelsen skal betale den i henhold til energibeskatningsdirektivet gældende EU-minimumsafgiftssats for elektricitet på 0,50/MWh EUR (jf. direktivets artikel 10, stk. 1, og bilag I, tabel C – ved erhvervsmæssigt forbrug). Tyskland tillader både, at den pågældende afgiftsfordel gives som en reduceret afgiftssats ved levering (dertil kræves en tilladelse) og som en afgiftsgodtgørelse.

På den anden side skal medlemsstaterne i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 14, stk. 1, litra c), undtage energiprodukter, der anvendes til at producere elektricitet om bord på skibe, som ligger ved kaj i havne. De kan også gøre dette for elektricitet produceret om bord på skibe til sejlads på indre vandveje i henhold til direktivets artikel 15, stk. 1, litra f). Tyskland har bekræftet gennemførelsen af sidstnævnte fakultative undtagelse.

De tyske myndigheder har anført, at afgiftslempelsen finder anvendelse på alle skibe, bortset fra fritidsfartøjer, dvs. at alle skibe, der bedriver erhvervsmæssig sejlads, uanset deres størrelse, eller hvilket flag de fører, kan drage fordel af afgiftslempelsen. Fartøjerne er imidlertid ikke forpligtet til at anvende strøm fra land.

Som anført i anmodningen er antallet af modtagere af godtgørelsen steget væsentligt, siden ordningen trådte i kraft i 2011. I sektoren for indre vandveje er næsten alle fartøjer i stand til at købe strøm fra land, mens der i øjeblikket findes meget få anlæg i den maritime sektor, når man ser bort fra dem, som er beregnet til øfærger. Ifølge de foreliggende oplysninger for indre vandveje er der således 454 anlæg i drift, og der er planlagt 385 anlæg og potentiale til yderligere 115. I søhavne findes der 240 anlæg i drift (hvoraf 237 er til øfærger), og der er planer om 30 anlæg (hovedsagelig til krydstogtskibe og containerskibe) og potentiale til yderligere 32.

Som et skøn over skatteudgifterne i forbindelse med foranstaltningen har de tyske myndigheder beregnet tabet af afgiftsindtægter på grundlag af den forbrugte mængde elektricitet i forbindelse med godtgørelsen og godtgørelsens størrelse. Afgiftslempelsen beløber sig i øjeblikket til 20,00/MWh EUR (standardsatsen er som tidligere nævnt 20,50 EUR/MWh). I 2019 blev der brugt 79 302 MWh strøm fra land i havnene. Indregnes afgiftslempelserne resulterer dette i et tab af skatteindtægter på 1,586 mio. EUR i 2019. Under antagelse af at forbruget af strøm fra land på grund af støtteforanstaltningerne vil stige i fremtiden, anslås et tab på 2 mio. EUR om året i de kommende år.

Tyskland har anmodet om tilladelsen indtil den 31. december 2025 med begyndelse fra den 17. juli 2020 – uden afbrydelse af den nuværende undtagelse og inden for den maksimale frist, der er angivet i direktivets artikel 19, stk. 2.

Med afgiftslempelsen ønsker Tyskland at give fartøjsoperatørerne et incitament til at anvende strøm fra land for at reducere de luftbårne emissioner og støj fra forbrænding af brændstoffer om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, samt CO₂-emissionerne. Anvendelsen af en reduceret afgiftssats vil forbedre konkurrencesituationen for strøm fra land i forhold til forbrændingen af bunkerfuel om bord på skibene, idet bunkerfuel er fritaget for afgift.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Beskatning af elektricitet reguleres ved direktiv 2003/96/EF, særlig artikel 10. Ved artikel 14, stk. 1, litra c), fastsættes en obligatorisk afgiftsfritagelse for elektricitet, der produceres om bord på et fartøj. Artikel 5, 15 og 17 giver medlemsstaterne mulighed for at anvende afgiftsdifferentieringer, herunder -fritagelser og -lempelser, for visse anvendelser af elektricitet. Disse bestemmelser åbner dog ikke mulighed for afgiftslempelser for strøm fra land.

Ifølge de tyske myndigheder udgør foranstaltningen statsstøtte og er omfattet af EU-lovgivningen på dette område. Navnlig blev ordningen anset for hensigtsmæssig og anmeldt i henhold til artikel 25 i Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008⁷, der er blevet erstattet af Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014⁸, som nærmere beskrevet nedenfor.

Bestemmelser i energibeskatningsdirektivet

Direktivets artikel 19, stk. 1, første afsnit, har følgende ordlyd:

Ud over bestemmelserne i de foregående artikler, navnlig artikel 5, 15 og 17, kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Ved hjælp af den pågældende afgiftslempelse tilstræber de tyske myndigheder at fortsætte med at fremme en miljømæssigt mindre skadelig metode for skibe til at dække deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, for derved forbedre den lokale luftkvalitet og reducere støj. Kommissionen har allerede anbefalet, at der anvendes strøm fra land som et alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, og dermed anerkendt miljøfordelene herved⁹. I øjeblikket er standardsatsen for elektricitet 20,50 EUR/MWh. Afgiftsgodtgørelsen beløber sig i øjeblikket til 20,00 EUR/MWh. Modtagerne af godtgørelsen opkræves derefter energibeskatningsdirektivets EU-minimumsafgiftssats for elektricitet på 0,50 EUR/MWh, og dette kan derfor fortsat bidrage til det angivne politiske mål.

Muligheden for at indføre en fordelagtig afgiftsmæssig behandling af strøm fra land er mulig i henhold til direktivets artikel 19, idet bestemmelsens formål er at tillade medlemsstaterne at indføre yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Tyskland har anmodet om, at foranstaltningen skal finde anvendelse for nærvæd den maksimale periode, der tillades i artikel 19, stk. 2, dvs. seks år. I princippet bør anvendelsesperioden for undtagelsen være af en tilstrækkelig længde til ikke at afholde havneoperatørerne og elleverandørerne fra fortsat at foretage eller påbegynde de nødvendige investeringer i anlæg, der leverer strøm fra land. Denne periode vil sikre den størst mulige retssikkerhed for skibsoperatørerne, som har behov for at kunne planlægge deres investeringer i udstyr om bord.

⁷ Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6. august 2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning) (EUT L 214 af 9.8.2008, s. 3).

⁸ Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

⁹ Kommissionens henstilling 2006/339/EF af 8. maj 2006 om fremme af skibes anvendelse af strøm fra land, mens de ligger ved kaj i Fællesskabets havne (EUT L 125 af 12.5.2006).

Undtagelsen bør imidlertid ikke være til skade for en fremtidig udvikling af den eksisterende retlige ramme, og den bør tage hensyn til den kommende revision af energibeskatningsdirektivet og Rådets mulige vedtagelse af en retsakt, der er baseret på Kommissionens forslag om ændring af direktivet. Denne revision skal følge op på evalueringen af energibeskatningsdirektivet¹⁰ og Rådets konklusioner om EU's energibeskatningsramme af 28. november 2019¹¹. I sine konklusioner opfordrede Rådet Kommissionen til at analysere og evaluere mulige løsninger med henblik på i rette tid at offentliggøre et forslag til revision af energibeskatningsdirektivet og til at lægge særlig vægt på anvendelsesområdet for direktivet, minimumssatser og specifikke skattelettelser og -fritagelser.

I betragtning heraf forekommer det hensigtsmæssigt at give tilladelsen for den ønskede periode, men undtagelsen bør være gyldig med det forbehold, at der ikke allerede inden udgangen af 2025 skal anvendes generelle bestemmelser på området.

De tyske myndigheder understregede desuden, at der er behov for yderligere foranstaltninger (f.eks. med hensyn til lempelse for andre elkompneter, daglig servicepris, investeringer i anlæg, der leverer strøm fra land, og reguleringsforanstaltninger) for at forbedre rammebetingelserne for anvendelse af strøm fra land i havne.

Statsstøtteregler

Den reducerede afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh, som påtænkes af de tyske myndigheder, svarer til EU's minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssigt forbrug i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF. De tyske myndigheder gør gældende, at ordningen blev anset for hensigtsmæssig i henhold til artikel 25 i Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008¹² (den tidligere udgave af den generelle gruppefritagelsesforordning). Som anført i anmodningen blev den eksisterende ordning anmeldt til Kommissionen den 11. november 2014 i henhold til den ovennævnte artikel 25 i den generelle gruppefritagelsesforordning (tidligere udgave). Bestemmelsen er blevet erstattet af artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014¹³, hvori det fastsættes, på hvilke betingelser støtte i form af nedsættelse af miljøafgifter efter direktiv 2003/96/EF kan være fritaget for anmeldelseskravene i forbindelse med statsstøtte. Dette forslag berører ikke Kommissionens eventuelle vurdering af foranstaltningen i henhold til statsstøttereglerne. Desuden berører forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse ikke medlemsstatens forpligtelse til at sikre overholdelse af statsstøttereglerne, herunder Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014.

• **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Miljø- og klimapolitikken

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljø- og klimapolitik. I det omfang den bidrager til at reducere anvendelse af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen i praksis bidrage til målsætningen om at forbedre den lokale luftkvalitet og

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ Rådets konklusioner af 28. november 2019, 14608/19 (FISC 458).

¹² Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6. august 2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning) (EUT L 214 af 9.8.2008, s. 3).

¹³ Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

reducere støj. Ved direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet¹⁴ pålægges medlemsstaterne at sikre, at luftens indhold af en række luftforurenende stoffer holdes under de grænseværdier, målværdier og luftkvalitetsstandarder, der er fastsat i direktivet. Denne forpligtelse indebærer, at medlemsstaterne skal finde løsninger på problemer som emissioner fra skibe ved kaj i havne, hvor dette er relevant, og det er tænkeligt, at der som led i den samlede luftkvalitetsstrategi vil blive tilskyndet yderligere til anvendelse af strøm fra land i havne med disse problemer. Anvendelsen af strøm fra land fremmes også i henhold til direktiv 2016/802/EU¹⁵, som regulerer svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

Foranstaltningen vil sandsynligvis også medføre en reduktion af CO₂-emissionerne, for så vidt som elektricitetsmixet fra elforsyningsnettet på land er mindre kulstofintensivt end elektricitet produceret om bord ved anvendelse af bunkerfuel. Dette skyldes en højere systemeffektivitet og forskellen i de anvendte brændsler. I den forbindelse understregede de tyske myndigheder, at selv om den faktiske besparelse med hensyn til CO₂-emissionerne afhænger af kvaliteten af den elektricitet, der anvendes i det tyske elektricitetsmix, vil de anslåede besparelser være på ca. 30 % med en forventning om en stigende andel i fremtiden. De tyske myndigheder forventer desuden, at de lokale emissioner af luftforurenende stoffer (NO_x, SO_x, PM10 og PM2.5) fra elproduktion om bord vil kunne nedbringes fuldt ud ved at anvende strøm fra land. Støjemissioner vil også kunne reduceres betydeligt.

Ifølge de tyske myndigheder genererer skibsmotorer ca. følgende emissioner til elproduktion pr. kWh, som derfor kan reduceres med hver kWh strøm, der bruges fra land:

Type fartøj	g CO ₂ /kWh	g NO _x /kWh	g SO _x /kWh	g PM/kWh
Containerskib	640	12,0	0,39	0,19
Gas-/olie-	704	12,5	0,43	0,18
Lastskib til tør bulk	699	13,0	0,43	0,18
Konventionelt kombinationsfartøj	692	14,1	0,42	0,18
Krydstogskib	679	12,0	0,41	0,18
Andet søgående fartøj	737	—	0,45	0,18
Fartøj til sejlads på indre	721	8,1	0,04	0,15
Havnefartøj	726	—	0,04	0,15

Energipolitik

Foranstaltningen er i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer¹⁶, som vedrører installering af anlæg, der leverer strøm fra land, i havne, hvor der er efterspørgsel efter sådanne anlæg, og hvor omkostningerne ikke står i et urimeligt forhold til fordelene, herunder miljøfordelene. Den er også blevet

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1).

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

anerkendt som et mål af fælles interesse for ydelse af statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF¹⁷.

Det må ikke glemmes, at en af de vigtige årsager til den ugunstige konkurrencemæssige stilling, som strøm fra land har, skyldes det forhold, at alternativet, dvs. elektricitet produceret om bord på fartøjerne, mens de ligger i søhavne, nyder godt af en fuld nettoafgiftsfritagelse: ikke blot er den bunkerfuel, der forbrændes med henblik på produktion af strøm, fritaget for beskatning, hvilket svarer til den normale situation i henhold til artikel 14, stk. 1, litra a), i direktiv 2003/96/EF, men den elektricitet, der produceres om bord på fartøjerne, er også fritaget (jf. artikel 14, stk. 1, litra c), i direktiv 2003/96/EF). Selv om sidstnævnte fritagelse som sådan kunne anses for at være vanskelig at forene med EU's miljømålsætninger, afspejler den en række praktiske hensyn. Beskatning af elektricitet produceret om bord ville nemlig kræve, at skibsrederen, som ofte er etableret i et tredjeland, eller operatøren skulle indsende en erklæring om, hvor meget elektricitet der forbruges. Erklæringen skulle endvidere angive, hvor stor en andel af elektriciteten der er forbrugt i territorialfarvandet i den medlemsstat, hvor afgiften skal betales. Det ville betyde en enorm administrativ byrde for skibsrederne at skulle udarbejde sådanne erklæringer for hver medlemsstat, hvis territorialfarvand er berørt. Tilsvarende betragtninger gælder for sejlads på indre vandveje og den fakultative skattemæssige behandling i henhold til direktivets artikel 15, stk. 1, litra f) (gennemført af Tyskland). Under disse omstændigheder kan det være berettiget ikke at straffe det mindre forurenende alternativ, nemlig strøm fra land, ved at tillade Tyskland at fortsætte anvendelsen af en reduceret afgiftssats.

Transportpolitik

Foranstaltningen er i overensstemmelse med Kommissionens henstilling 2006/339/EF om fremme af skibes anvendelse af strøm fra land, mens de ligger ved kaj i Unionens havne¹⁸, og med Kommissionens meddelelse om strategiske mål og anbefalinger for EU's søtransportpolitik¹⁹.

Det indre marked og loyal konkurrence

For så vidt angår det indre marked og loyal konkurrence vil den ønskede foranstaltning reducere den eksisterende fordrejning mellem to konkurrerende elektricitetskilder til fartøjer, der ligger ved kaj, nemlig produktion af strøm om bord og strøm fra land, som skyldes afgiftsfritagelsen for bunkerfuel.

Med hensyn til konkurrencen mellem fartøjsoperatører skal det for det første bemærkes, at der i øjeblikket er meget få fartøjer, som anvender strøm fra land på et kommercielt grundlag. Der kan derfor kun opstå væsentlige konkurrencefordrejninger mellem fartøjer, der drager fordel af den ønskede foranstaltning ved at skifte til strøm fra land, og andre, som fortsat anvender strøm produceret om bord. Selv om det er meget vanskeligt at foretage nøjagtige omkostningsberegninger, fordi de i høj grad afhænger af udviklingen i olieprisen, peger de foreliggende oplysninger (i overensstemmelse med de oplysninger, som Tyskland har

¹⁷ C(2014) 2231 final af 9. april 2014 (State aid SA.37322 (2013/N) – Germany Alternative power supply for cruise ships in the Hamburg City Port (Altona – HafenCity)).

¹⁸ Kommissionens henstilling 2006/339/EF af 8. maj 2006 om fremme af skibes anvendelse af strøm fra land, mens de ligger ved kaj i Fællesskabets havne (EUT L 125 af 12.5.2006).

¹⁹ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger (KOM(2009) 8 endelig af 21. januar 2009).

fremsendt) i retning af, at selv en fuldstændig afgiftsfritagelse i de fleste tilfælde generelt ikke vil nedbringe driftsomkostningerne for strøm fra land til et niveau, der ligger under omkostningerne for strøm produceret om bord²⁰, og derfor under alle omstændigheder ikke vil udgøre en væsentlig konkurrencefordel for skibsoperatører, der anvender strøm fra land, i forhold til dem, der anvender strøm produceret om bord. I det foreliggende tilfælde kan der i endnu mindre grad forventes en væsentlig forvridding af denne art, eftersom Tyskland vil overholde den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF for elektricitet til erhvervsmæssigt forbrug.

Desuden tillader Tyskland som allerede nævnt både, at den pågældende afgiftsfordel gives som en reduceret afgiftssats ved levering (dertil kræves en tilladelse) og som en afgiftsgodtgørelse. Anvendes den reducerede afgiftssats ved levering, vil elleverandøren muligvis ikke videregive afgiftsfordelen eller kun videregive den delvist til slutbrugeren, dvs. skibsoperatøren. Dog gives afgiftsfordelen ifølge de tyske myndigheder normalt videre. Men selv i de tilfælde, hvor afgiftslempelsen i fuldt omfang gives videre til de skibsoperatører, som modtager strøm fra land, der beskattes med den mindst mulige sats, jf. direktiv 2003/96/EF, opnår de ikke en reel økonomisk fordel i forhold til operatører, der producerer deres egen strøm om bord, fordi denne strøm er fritaget for beskatning. Ifølge de tyske myndigheder vil en udskiftning af egen produktion om bord på skibe med strøm fra land, der beskattes med den gældende minimumssats, ikke resultere i en generel omkostningsfordel.

Desuden vil adgangen til strøm fra land være tilgængelig for de pågældende skibe, uanset hvilket flag de fører, og derved behandles nationale økonomiske aktører ikke mere fordelagtigt afgiftsmæssigt end deres konkurrenter fra andre EU-medlemsstater.

Angående konkurrencen mellem havne kan det forventes, at enhver potentiel indvirkning på samhandelen mellem medlemsstater, der kunne opstå, fordi fartøjerne ændrer ruter som følge af muligheden for at forbruge strøm fra land til en reduceret afgiftssats, er forsvindende lille. I en situation, hvor anvendelsen af strøm fra land som anført ovenfor til trods for afgiftslempelsen i det mindste på kort sigt sandsynligvis ikke vil blive mere rentabel end strøm produceret om bord, er det også usandsynligt, at foranstaltningen vil forvride konkurrencen mellem havne ved væsentligt at tilskynde fartøjerne til at ændre deres rute ud fra, hvor der kan købes strøm fra land. De tyske myndigheder gør gældende, at andre faktorer (såsom varernes eller passagerernes bestemmelsessted eller andre økonomiske faktorer) spiller en rolle ved udvælgelsen af havne, således at den blotte adgang til strøm fra land ikke synes at være afgørende.

De tyske myndigheder understreger desuden, at anvendelsen af strøm fra land også er begrænset på grund af manglende internationale aftaler om tekniske standarder for tilslutning af fartøjer til elnettet og i nogle tilfælde manglen på forsyningskapacitet fra land.

Den tidsramme, der foreslås for forlængelsen af tilladelsen til at anvende en reduceret afgiftssats, gør det usandsynligt, at den analyse, der er foretaget i de foregående afsnit, vil ændre sig inden foranstaltningens udløb, medmindre der sker betydelige ændringer i den nuværende ramme og situation.

²⁰ Jf. Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Miljø, 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. Omkostningsanalysen er foretaget for de tre havne i Göteborg (Sverige), Juneau og Long Beach (USA).

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Artikel 19 i Rådets direktiv 2003/96/EF.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Indirekte beskatning, som er omfattet af artikel 113 i TEUF, er ikke i sig selv et område, der falder ind under Den Europæiske Unions enekompetence i den i artikel 3 i TEUF fastlagte betydning.

I henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF har Rådet imidlertid enekompetence til i form af afledt ret at give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan derfor ikke sætte sig i stedet for Rådet. Nærhedsprincippet finder derfor ikke anvendelse i forbindelse med denne gennemførelsesafgørelse. Eftersom denne afgørelse ikke er et udkast til lovgivningsmæssig retsakt, skal den ikke fremsendes til de nationale parlamenter efter protokol nr. 2 til traktaterne med henblik på vurdering af overholdelsen af nærhedsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Afgiftslempelsen går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå det pågældende mål.

- **Valg af retsakt**

Den foreslåede retsakt er en gennemførelsesafgørelse vedtaget af Rådet. Artikel 19 i direktiv 2003/96/EF åbner kun mulighed for denne type foranstaltning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Foranstaltningen kræver ikke en evaluering af eksisterende lovgivning.

- **Høringer af interesserede parter**

Forslaget er baseret på en anmodning fra Tyskland og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Der var ikke behov for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag vedrører en tilladelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om, og kræver ikke en konsekvensanalyse.

Som nævnt ovenfor tyder de oplysninger, som Tyskland har indgivet, imidlertid på, at foranstaltningen kun vil have begrænset virkning på skatteindtægterne, og afgiftssatsen på strøm fra land vil stadig ligge over den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Tyskland forventer, at foranstaltningen bidrager positivt til at virkeliggøre landets miljømål, og at den især forbedrer luftkvaliteten lokalt og reducerer støj i havnebyer.

Ifølge en mere detaljeret vurdering af de skattemæssige udgifter fra de tyske myndigheder forventes der et tab på 2 mio. EUR om året i de kommende år.

Samtidig kan der opnås betydelige miljøfordele. De tyske myndigheder har understreget, at selv om den faktiske besparelse med hensyn til CO₂-emissionerne afhænger af kvaliteten af den elektricitet, der anvendes i det tyske elektricitetsmix, vil de anslåede besparelser være på ca. 30 % med en forventning om en stigende andel i fremtiden. De tyske myndigheder forventer desuden, at de lokale emissioner af luftforurenende stoffer (NO_x, SO_x, PM10 og PM2.5) fra elproduktion om bord vil kunne nedbringes fuldt ud ved at anvende strøm fra land. Støjemissioner vil også kunne reduceres betydeligt.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Foranstaltningen indebærer ikke en forenkling. Den følger af Tysklands anmodning og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen indvirkning på grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Foranstaltningen indebærer ikke nogen finansiel eller administrativ byrde for EU. Forslaget har derfor ingen virkninger for EU's budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Der er ikke behov for en gennemførelsesplan. Forslaget vedrører en tilladelse til en afgiftslempelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om. Den gives for en begrænset periode indtil den 31. december 2025. Afgiftssatsen, der vil blive anvendt, er lig med den minimumsafgiftssats, der er fastsat i energibeskatningsdirektivet. Foranstaltningen kan evalueres, hvis der anmodes om en fornyelse, efter at gyldighedsperioden er udløbet.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Dette forslag kræver ingen forklarende dokumenter om gennemførelsen.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

I artikel 1 fastsættes det, at Tyskland får tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i tyske havne, bortset fra fritidsfartøjer ("strøm fra land"). Den nedsatte afgiftssats må ikke være lavere end 0,50 EUR pr. MWh, dvs. den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssigt forbrug, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Det vil ikke være muligt at levere elektricitet til en reduceret sats til fritidsfartøjer som defineret i direktivets artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit.

I artikel 2 fastsættes det, at den tilladelse, der anmodes om, gælder fra den 17. juli 2020 i forlængelse af Rådets gældende gennemførelsesafgørelse 2014/722/EU og indtil den 31. december 2025, hvilket ligger inden for den maksimale periode på 6 år, der er fastsat i direktivet, i overensstemmelse med Tysklands anmodning.

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Tyskland til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet¹, særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets gennemførelsesafgørelse 2014/722/EU² fik Tyskland tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land"), i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF, indtil 16. juli 2020.
- (2) Ved brev af 29. januar 2020 anmodede Tyskland om tilladelse til fortsat at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF.
- (3) Med den påtænkte lempelse af afgiften ønsker Tyskland at fortsætte med at fremme anvendelsen af strøm fra land. For fartøjer, der ligger ved kaj i en havn, anses anvendelse af en sådan strøm for at være en mere miljøvenlig metode til at dække elektricitetsbehovet end forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjerne.
- (4) For så vidt som man ved anvendelsen af strøm fra land undgår emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerfuel, bidrager en sådan anvendelse til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer og til at reducere støj. Under de specifikke betingelser for elproduktionsstrukturen i Tyskland forventes anvendelsen af strøm fra land i stedet for dennes produktion ved forbrænding af bunkerfuel navnlig at reducere CO₂-emissionerne, emissionen af andre luftforurenende stoffer og støj. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (5) En tilladelse til Tyskland til at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at øge anvendelsen af denne form for elektricitet, eftersom produktion af elektricitet om bord fortsat vil være det mest konkurrencedygtige alternativ i de fleste tilfælde. Af samme årsag og på grund af teknologiens nuværende forholdsvis lave markedsindtrængningsgrad er det ikke sandsynligt, at foranstaltningen vil resultere i væsentlige konkurrencefordrejninger i

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

² Rådets gennemførelsesafgørelse 2014/722/EU af 14. oktober 2014 om bemyndigelse af Tyskland til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF (EUT L 300 af 18.10.2014, s. 55).

sin levetid, og den vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds funktion.

- (6) I henhold til artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF skal enhver tilladelse, der gives i henhold til nævnte bestemmelse, være strengt tidsbegrænset. For at sikre, at tilladelsesperioden er tilstrækkelig lang til ikke at afskrække de relevante erhvervsdrivende fra at foretage de nødvendige investeringer, bør tilladelsen gives indtil den 31. december 2025. Tilladelsen bør imidlertid ophøre med at finde anvendelse fra anvendelsesdatoen for enhver generel bestemmelse om afgiftsfordele for strøm fra land, der vedtages af Rådet i henhold til artikel 113 eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, dersom en sådan bestemmelse skulle finde anvendelse inden den 31. december 2025.
- (7) For at skabe retssikkerhed for havne- og skibsoperatører og for at undgå en mulig forøgelse af den administrative byrde for virksomheder, der distribuerer og videredistribuerer elektricitet, som følge af ændringer i den afgiftssats, der opkræves på strøm fra land, bør det sikres, at Tyskland kan anvende den reducerede afgiftssats på strøm fra land uden afbrydelse. Den tilladelse, der anmodes om, bør derfor gives med virkning fra den 17. juli 2020 i umiddelbar forlængelse af den tidligere ordning i Rådets gennemførelsesafgørelse 2014/722/EU.
- (8) Denne afgørelse berører ikke anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Det tillades Tyskland at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i havne ("strøm fra land"), bortset fra fritidsfartøjer, forudsat at minimumsafgiftssatserne i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF overholdes.

Artikel 2

Denne afgørelse anvendes fra den 17. juli 2020 til den 31. december 2025.

Skulle Rådet på grundlag af artikel 113 eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde imidlertid fastsætte generelle regler om afgiftsfordele for strøm fra land, ophører denne afgørelse med at finde anvendelse den dag, hvorfra disse generelle regler finder anvendelse.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*