



Bruxelles, den 14.9.2020  
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Forslag til

**RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE**

**om bemyndigelse af Frankrig 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 elektricitet<sup>1</sup> (i det følgende benævnt "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.

Frankrig har anmodet om tilladelse til anvende en reduceret afgiftssats på det endelige forbrug af elektricitet, der leveres direkte til søgående fartøjer og fartøjer til sejlands på indre vandveje (herunder fiskerfartøjer), bortset fra fritidsfartøjer<sup>2</sup>, som ligger ved kaj i havne ("strøm fra land")<sup>3</sup>. Formålet med dette forslag er at give denne tilladelse ved hjælp af en undtagelse, der i overensstemmelse med anmodningen vil være gyldig indtil den 31. december 2025.

Ved brev af 7. august 2019 informerede de franske myndigheder Kommissionen om deres planer om at sætte foranstaltningen i værk. Der blev fremsendt yderligere oplysninger og præciseringer den 4. marts 2020 og den 30. april 2020.

Frankrig søger om tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh svarende til den minimumssats for beskatning af elektricitet til erhvervsmæssig brug som fastsat i direktivet på levering af strøm fra land til fartøjer, der udelukkende anvendes til kommercielle formål i EU-farvande og indre vandveje (herunder fiskerfartøjer).

Den ønskede gyldighedsperiode er fra 1. januar 2020 til den 31. december 2025, som ligger inden for den maksimale periode, der tillades i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 19.

Formålet med nedsættelsen er at skabe et økonomisk incitament til at etablere og anvende strøm fra land med henblik på at nedbringe luftforureningen i havnebyer og forbedre den lokale luftkvalitet og mindske støjniveauet af hensyn til beboernes sundhed.

Hensigten med foranstaltningen, som skal anvendes af Frankrig, er også at mindske vandvejstransportens samlede indvirkning på miljøet.

Med den ønskede foranstaltning ønsker Frankrig at give et incitament til at anvende strøm fra land, idet den anses for at være 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 Frankrig 22,50 EUR pr. MWh. Den afgiftsnedsættelse, hvorefter der ansøges, udgør 22,00 EUR pr. MWh. Det betyder, at dem, som indrømmes nedsættelsen, vil skulle

---

<sup>1</sup> EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

<sup>2</sup> Begrebet "fritidsfartøj" er defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

<sup>3</sup> Desuden og som beskrevet af de franske myndigheder bør den reducerede afgiftssats på elforbrug også gælde for elektricitet fra elektriske generatorer (mobile strukturer), der benytter LNG (flydende naturgas).

betale den gældende EU-minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervmæssig brug i henhold til energibeskatningsdirektivet på 0,50 EUR pr. MWh (jf. artikel 10, stk. 1, og tabel C i bilaget til direktivet).

På den anden side skal medlemsstaterne i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 14, stk. 1, litra c), i fritage energiprodukter, der anvendes til at producere elektricitet - og den elektricitet, der produceres - om bord på skibe, mens de ligger ved kaj i havne. De kan også gøre dette i forbindelse med energiprodukter, der anvendes til at producere elektricitet - og den elektricitet, der produceres - om bord på skibe, ved sejlads ad de indre vandveje, jf. direktivets artikel 15, stk. 1, litra f). Frankrig har bekræftet gennemførelsen af sidstnævnte fakultative undtagelse<sup>4</sup>.

De franske myndigheder har anført, at afgiftsnedsættelsen finder anvendelse på alle skibe, bortset fra fritidsfartøjer, dvs. at alle skibe i erhvervmæssig sejlads, uanset deres størrelse eller hvilket flag de fører, kan drage fordel af afgiftslempelsen. I visse tilfælde kan der være en forpligtelse for fartøjer til at anvende strøm fra land.

Som nævnt i anmodningen er anslås omkring 7 000 virksomheder at blive tilgodeset af foranstaltningen (herunder søtransportvirksomheder og virksomheder, der opererer på de indre vandveje, samt fiskerisektoren). Dette er det maksimale potentielle antal støttemodtagere på lang sigt, hvor der tages hensyn til en forventet udbygning af systemerne til levering af strøm fra land. I dag findes der et begrænset antal terminaler til levering af strøm fra land (omkring 230), hovedsagelig i det offentlige indre vandvejsområde og beregnet til transport af gods og passagerer. Der findes på nuværende tidspunkt ingen terminaler for fiskerfartøjer<sup>5</sup>.

For at give et skøn over skatteudgifterne forbundet med foranstaltningen har de franske myndigheder beregnet indtægtstab på grundlag af mængden af forbrugt elektricitet, størrelsen af den ønskede skattefordel og antallet af terminaler. Forbruget af elektricitet fra disse terminaler er på ca. 12 000 MWh om året, og afgiftslempelsen vil beløbe sig til 22,00 EUR pr. MWh (standardafgiftssatsen er som tidligere nævnt 22,50 EUR pr. MWh); dette resulterer i et afgiftstab på omkring 270 000 EUR. Når henses til det stigende antal terminaler (fra de nuværende 230 til omkring 256 i den nærmeste fremtid), anslås det faktiske tab at udgøre omkring 300 000 EUR i den kommende periode.

Frankrig har anmodet om, at tilladelsen gives frem til 31. december 2025 med virkning fra den 1. januar 2020 og for en periode svarende til den maksimale periode, der er tilladt i henhold til direktivets artikel 19, stk. 2.

Med afgiftslempelsen ønsker Frankrig at give operatører et incitament til at udvikle og anvende strøm fra land for at reducere luftbårne emissioner og støj fra forbrænding af brændsler om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, samt CO<sub>2</sub>-emissioner. 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.

---

<sup>4</sup> Desuden understregede de franske myndigheder, at en reduceret indenlandsk afgift på det endelige forbrug af elektricitet allerede gælder for transport af passagerer og gods med tog, metro, sporvogn, svævebane, hybridbus eller elbus og trolleybus.

<sup>5</sup> De franske myndigheder har fremlagt en liste over havne, der er interesseret i brug eller fremtidig installation terminaler til strøm fra land. Der er mange, og de omfatter både søhavne og indlandshavne.

- **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 energiprodukter beregnet til sejlads samt 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.

Foranstaltningen udgør statsstøtte og er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om dette emne, særlig Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014<sup>6</sup>.

#### *Bestemmelser i energibeskatningsdirektivet*

I artikel 19, stk. 1, første afsnit, i direktivet hedder det følgende:

*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 franske myndigheder at fremme en miljømæssigt mindre skadelig måde, hvorpå skibe kan dække deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, og derved forbedre den lokale luftkvalitet og reducere støjniveauet. 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 herved<sup>7</sup>. I dag udgør den normale elafgiftssats i Frankrig 22,50 EUR pr. MWh. Den afgiftsnedsættelse, hvorom der ansøges, udgør 22,00 EUR pr. MWh. Det betyder, at dem, som indrømmes nedsættelsen, vil skulle betale den gældende EU-minimumsafgiftssats for elektricitet i henhold til energibeskatningsdirektivet på 0,50 EUR pr. MWh, og dette kan derfor bidrage til at nå de fastsatte politiske.

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

Frankrig har anmodet om, at foranstaltningen skal finde anvendelse for den maksimale periode, der tillades i direktivets artikel 19, stk. 2, dvs. seks år. I princippet bør anvendelsesperioden for undtagelsen være så lang, at den ikke afholder havneoperatører og el-leverandører fra at foretage de nødvendige investeringer i anlæg, der leverer strøm fra land. Denne periode år vil sikre den størst mulige retssikkerhed for skibsoperatørerne, som også vil skulle planlægge deres investeringer i mobilt udstyr.

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 det forhold, at Rådet sandsynligvis vil vedtage en retsakt, der er baseret på Kommissionens forslag om ændring af energibeskatningsdirektivet. Denne

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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).

revision følger evalueringen af energibeskatningsdirektivet<sup>8</sup> og Rådets konklusioner af 28. november 2019 om EU's ramme for energibeskatning<sup>9</sup>. I sine konklusioner opfordrede Rådet Kommissionen til at analysere og evaluere eventuelle alternative muligheder med henblik på offentliggørelse af et forslag til revision af energibeskatningsdirektivet, og Kommissionen blev opfordret til at tage særligt hensyn til direktivets anvendelsesområde, minimumsafgiftssatser og specifikke afgiftslempelser og -fritagelser.

Under disse omstændigheder forekommer det hensigtsmæssigt at give den ønskede tilladelse for den ønskede periode, dog med forbehold af, at der ikke tidligere end ved udgangen af 2025 træder generelle bestemmelser i kraft på området.

De franske myndigheder anfører, at der er behov for yderligere foranstaltninger (f.eks. lovgivningsmæssige foranstaltninger til mindskelse af tilslutningsomkostningerne eller i visse tilfælde indførelse af en forpligtelse til at anvende strøm fra land samt andre lovgivningsmæssige instrumenter for i højere grad at inddrage offentlige og private sektorer), men at visse lovgivningsmæssige foranstaltninger allerede er på plads. Formålet med disse foranstaltninger er bl.a. at forbedre rammebetingelserne for anvendelse af strøm fra land i havne.

### *Statsstøttereglerne*

Den nedsatte afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh, som påtænkes indført af de franske myndigheder, er lig med EU's minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervmæssigt brug i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF. Foranstaltningen synes derfor at falde ind under artikel 44 i Kommissionens forordning 651/2014/EU, som fastsætter betingelserne for at fritage støtte i form af reduktioner af miljøafgifter efter direktiv 2003/96/EF for anmeldelsespligten i forbindelse med statsstøtte. På nuværende tidspunkt kan det dog ikke fastslås, om alle betingelserne i forordningen er opfyldt, og forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse berører ikke medlemsstaternes pligt til at sikre overholdelsen af statsstøttereglerne, navnlig hvad angår fritaget støtte i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014.

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

#### *Miljø- og klimapolitikken*

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljøpolitik klimaforandringspolitik. I det omfang, hvor den bidrager til at reducere anvendelse af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen i praksis bidrage til målsætningen om forbedring af den lokale luftkvalitet og mindskelse af støjniveauet. Ved direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet<sup>10</sup> pålægges medlemsstaterne at sikre, at luftens indhold af en række luftforurenende stoffer holdes under de grænseværdier, 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 til anvendelse af strøm fra land i havne med disse problemer. Der tilskyndes også

<sup>8</sup> SWD(2019) 329 final.

<sup>9</sup> Rådets konklusioner af 28. november 2019, 14608/19 (FISC 458).

<sup>10</sup> 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).

til brug af strøm fra land ved direktiv (EU) 2016/802<sup>11</sup> om begrænsning af svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

I henhold til de franske myndigheder vil foranstaltningen sandsynligvis føre til et samlet fald i forureningen, der er beregnet på basis af det faktiske forbrug af strøm fra land i 2019.

Inden for søtransport var dette forbrug på omkring 10 400 MWh. Det tilsvarende forbrug af svær brændselsolie ville i henhold til de tilgængelige data have resulteret i følgende:

- 4 472 kg SO<sub>x</sub>-emissioner
- 135 200 kg NO<sub>x</sub>-emissioner
- 5 919 kg PM<sub>2.5</sub>-partikler.

Hvad drivhusgasemissioner angår ville et tilsvarende forbrug af svær brændselsolie have udledt 3 369 600 kg CO<sub>2</sub>.

Med hensyn til transport ad indre vandveje, hvor forbruget af strøm fra land udgjorde 1 800 MWh, ville et tilsvarende forbrug af ikke-vejgående diesel have resulteret i udledninger i følgende størrelsesorden:

- 155,56 kg SO<sub>x</sub>
- 1 101,6 kg NO<sub>x</sub>
- 584,56 kg fine partikler (inkl. 553,71 kg PM<sub>2.5</sub>).

Med hensyn til drivhusgasser ville det tilsvarende dieselforbrug have genereret 553 780 kg CO<sub>2</sub>.

Med hensyn til elektricitet fra elforsyningsnettet på land og den anslåede effekt af vedvarende energikilder har Frankrig påpeget, at andelen af vedvarende energi i det nationale energimiks er steget med ca. 4 procentpoint i løbet af de seneste ti år, nemlig fra 6,6 % i 2007 til 10,7 % i 2017. Vedvarende energi var således den fjerde kilde til primær energi i 2017 efter kernekraft (40,0 %), olieprodukter (28,9 %) og gas (15,7 %). Foruden denne tendens varierer det primære forbrug af vedvarende energi fra år til år afhængigt forskellige faktorer<sup>12</sup>.

### *Energipolitik*

Foranstaltningen er i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer<sup>13</sup>, 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

---

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> Med hensyn til førnævnte brug af LNG til produktion og levering af strøm fra land anslås reduktionen i CO<sub>2</sub>-emissioner desuden til 22 % (sammenlignet med anvendelse af brændstof til skibsfart).

<sup>13</sup> 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 TEUF<sup>14</sup>.

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 den andel af elektriciteten, der er forbrugt i territorialfarvandet i den medlemsstat, hvor afgiften skal betales. Det vil indebære en enorm administrativ byrde for skibsrederne at skulle udarbejde sådanne erklæringer for hver medlemsstat, hvis territorialfarvand er berørt. Tilsvarende betragtninger gælder for sejlads ad indre vandveje og den alternative skattebehandling, der er muligheden for i henhold til direktivets artikel 15, stk. 1, litra f), som Frankrig har implementeret. Under disse omstændigheder kan det være berettiget ikke at straffe det mindre forurenende alternativ, nemlig strøm fra land, ved at tillade Frankrig at anvende en nedsat afgiftssats.

### *Transport*

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 havne<sup>15</sup>, og med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik – strategiske mål og anbefalinger"<sup>16</sup>.

### *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 både, der ligger ved kaj, nemlig produktion af strøm om bord og strøm fra land, som skyldes afgiftsfritagelsen for bunkerolie.

Med hensyn til konkurrencen mellem fartøjsoperatører skal det for det første bemærkes, at der i øjeblikket er 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, tyder de foreliggende oplysninger på, at selv en fuldstændig afgiftsfritagelse i de fleste tilfælde generelt ikke vil nedbringe driftsomkostningerne for strøm fra land til et niveau, der ligger

<sup>14</sup> C(2014) 2231 final af 9.4.2014.

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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.

under omkostningerne for strøm produceret om bord<sup>17</sup>, og vil derfor under alle omstændigheder ikke 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 forvridning af denne art, eftersom Frankrig vil overholde den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF for elektricitet til erhvervsmæssig brug.

Desuden og som tidligere nævnt opnår skibsoperatører, som modtager strøm fra land, der beskattes med den mindst mulige sats, jf. direktiv 2003/96/EF, i princippet ikke en økonomisk fordel i forhold til operatører, der producerer deres egen strøm om bord, fordi denne strøm er fritaget for beskatning. Ifølge de franske 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 væsentlig generel omkostningsfordel<sup>18</sup>.

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 nedsat afgiftssats, er forsvindende lille. I en situation, hvor anvendelsen af strøm fra land som anført ovenfor til trods for afgiftsreduktionen i det mindste på kort sigt sandsynligvis ikke vil blive mere rentabel end strøm produceret om bord, er det også usandsynligt, at foranstaltningen vil fordreje konkurrencen mellem havne ved væsentligt at tilskynde fartøjerne til at ændre deres rute på basis af, hvor der kan købes strøm fra land. De franske myndigheder hævder, at andre faktorer (f.eks. lastens destination) har betydning for valget af havne, hvorfor adgangen til strøm fra land med nedsat afgiftssats ikke synes at være afgørende.

Den tidsramme, for hvilken det foreslås at tillade, at der anvendes en reduceret afgiftssats, gør det, medmindre der sker betydelige ændringer i den nuværende situation, usandsynligt, at den analyse, der er foretaget i de foregående afsnit, vil ændre sig inden foranstaltningens udløbsdato.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET**

### **• Retsgrundlag**

Artikel 19 i Rådets direktiv 2003/96/EF.

---

<sup>17</sup> 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](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).

<sup>18</sup> Hvad prissammenligning angår, ligger købsprisen på elektricitet fra terminaler på land ifølge de franske myndigheder på omkring 0,10 EUR pr. kWh; for transporter ad indre vandveje ligger den nationale takst, som VNF (*Voies navigables de France*) og visse andre havne bruger for anvendelse af terminalerne, på 0,20 EUR pr. kWh (inkl. købsprisen på elektricitet). På den anden side ligger mindsteprisen for en kWh for diesel på omkring 0,2192 EUR (indre vandveje) og for svær brændselsolie på omkring 0,0953 EUR (hav).



- **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 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 ved 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 Frankrig og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Ekspertbistand**

Der har ikke været 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.

De oplysninger, som Frankrig har indgivet, tyder på, at foranstaltningen kun vil have begrænset virkning på skatteindtægterne (som tidligere nævnt forventes der et reelt tab på omkring 300 000 EUR i den kommende periode), og punktafgiftssatsen på strøm fra land vil stadig ligge over den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Frankrig forventer, at foranstaltningen vil bidrage positivt til at virkeliggøre miljømål og især reducere emissioner (se beregninger ovenfor) forbedre luftkvaliteten og reducere støjniveauet lokalt i havnebyer.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Foranstaltningen indeholder ikke bestemmelser om en forenkling. Den følger af Frankrigs 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 Unionen. Forslaget har derfor ingen virkninger for Unionens 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 afgiftsnedsættelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om. Den gives for en begrænset periode frem til 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 Frankrig får tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til andre fartøjer end private fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i franske havne ("strøm fra land"). Den nedsatte afgiftssats må ikke være lavere end 0,50 EUR pr. MWh dvs. den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssig brug, der er fastsat i direktivet. Det vil ikke være muligt at levere elektricitet til en nedsat sats til fritidsfartøjer som defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

Ved artikel 2 fastsættes, at den ønskede tilladelse som ønsket af Frankrig gives med virkning fra den 1. januar 2020 og indtil den 31. december 2025, hvilket ligger inden for den maksimalt tilladte periode på seks år.

Forslag til

## RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

**om bemyndigelse af Frankrig 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 elektricitet<sup>1</sup>, særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved brev af 7. august 2019 anmodede Frankrig i henhold til artikel 19, stk. 1, i direktiv 2003/96/EF om tilladelse til at anvende en nedsat afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til søfartøjer og fartøjer til sejlads på indre vandveje, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land"). De franske myndigheder fremsendte supplerende oplysninger og præciseringer den 4. marts 2020 og den 30. april 2020.
- (2) Med den ønskede afgiftslempelse tilstræber Frankrig at fremme en mere udbredt anvendelse af strøm fra land. Anvendelse af sådan strøm anses for at være en mere miljøvenlig måde, hvorpå fartøjer, der ligger ved kaj i en havn, kan få dækket deres elektricitetsbehov, end forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjerne.
- (3) For så vidt som man ved anvendelsen af strøm fra land slipper for emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, bidrager en sådan anvendelse til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer og til nedbringelse af støjniveauet. Under de specifikke betingelser for elproduktionsstrukturen i Frankrig forventes anvendelsen af elektricitet fra elforsyningsnettet på land i stedet for elektricitet, der produceres ved forbrænding af bunkerolie om bord, yderligere at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (4) En bemyndigelse af Frankrig til at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå ovennævnte målsætning, idet 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 markedspenetrationsgrad er det ikke sandsynligt, at foranstaltningen vil resultere i væsentlige konkurrencefordrejninger i sin levetid, og den vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds rette funktion.
- (5) 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 tilladelsen

---

<sup>1</sup> EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

er af en tilstrækkelig varighed til ikke at afholde de relevante økonomiske aktører fra at foretage de nødvendige investeringer, bør den ønskede tilladelse gives for perioden fra den 1. januar 2020 til den 31. december 2025. Tilladelsen kan dog ophøre med at finde anvendelse fra datoen for anvendelse af generelle bestemmelser om afgiftsfordele for strøm fra land, som vedtages af Rådet i henhold til artikel 113 eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, såfremt sådanne bestemmelser tages i brug før den 31. december 2025.

(6) For at gøre det muligt for havne- og skibsoperatører såvel som virksomheder, der distribuerer og videredistribuerer elektricitet, at fremme brugen af elektricitet fra land bør det sikres, at Frankrig som ønsket kan anvende afgiftslempelsen med virkning fra den 1. januar 2020.

(7) Denne afgørelse berører ikke anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

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

#### *Artikel 2*

Denne afgørelse finder anvendelse fra den 1. januar 2020 til den 31. december 2025.

Skulle Rådet, som handler på grundlag af artikel 113 eller en anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, imidlertid fastsætte generelle regler om skattemæssige fordele for strøm fra land, ophører denne afgørelse med at finde anvendelse på den dag, hvor disse generelle regler træder i kraft.

#### *Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*