



Bruxelles, den 29.4.2021
COM(2021) 209 final

2021/0108 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Nederlandene til at anvende en nedsat 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

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.

Nederlandene anmodede om tilladelse til i en periode på seks år at anvende en nedsat afgiftssats på elektricitet, der forsynes til anlæg, der leverer strøm fra land til fartøjer, der ligger ved kaj, bortset fra fritidsfartøjer. Formålet med dette forslag er at give denne tilladelse ved hjælp af en undtagelse, der i overensstemmelse med anmodningen vil være gyldig indtil den 30. juni 2027.

Ved brev af 10. august 2020 meddelte de nederlandske myndigheder Kommissionen deres planer om at iværksætte foranstaltningen.

Nederlandene anmoder om tilladelse til at anvende en nedsat afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh svarende til minimumsafgiftssatsen for levering af elektricitet til anlæg, der udelukkende eller næsten udelukkende (90 % eller mere) leverer elektricitet til fartøjer, der ikke er fritidsfartøjer. For at sikre, at den nedsatte sats anvendes korrekt, finder den kun anvendelse, hvis anlægget er direkte tilsluttet elnettet.

Den ønskede gyldighedsperiode er fra den 1. juli 2021 til den 30. juni 2027, hvilket ligger inden for den maksimale periode, der tillades i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 19.

Formålet med lempelsen er at skabe et økonomisk incitament til at etablere og anvende strøm fra land med henblik på at bidrage til bæredygtige havne og bæredygtig skibsfart, nedbringe luftforureningen i havnebyer, forbedre den lokale luftkvalitet og mindske støjniveaulet af hensyn til beboernes sundhed.

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

Med den ønskede foranstaltning ønsker Nederlandene 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 vil den nedsatte afgiftssats for støttemodtagerne udgøre 0,50 EUR pr. MWh. Dette er minimumsafgiftssatsen for elektricitet, jf. artikel 10, stk. 1, og tabel C i bilag I til direktivet. På grund af energiafgiftens degressive struktur vil den relative fordel være større for operatører (og brugere) af anlæg med relativt lavt forbrug.

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

På den anden side skal medlemsstater i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 14, stk. 1, litra c), fritage energiprodukter, der bruges til at producere elektricitet — og den elektricitet, der produceres — om bord på fartøjer, der ligger ved kaj i havne. Fritagelsen gælder også i forbindelse med energiprodukter, der bruges til at producere elektricitet — og den elektricitet, der produceres — om bord på fartøjer ved sejlads ad indre vandveje, jf. artikel 15, stk. 1, litra f), i direktivet, der er gennemført i nederlandsk ret.

De nederlandske 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. Der er i visse havne indført generatorforbud ved skibsfart ad indre vandveje.

Som anført i anmodningen gør de fleste af de ca. 12 500 nationale og internationale fartøjer til sejlads ad indre vandveje brug af strøm fra land, som er til rådighed ved de fleste kajpladser langs de vigtigste korridorer. Der er i øjeblikket meget få anlæg, der leverer strøm fra land til den maritime sektor, hvor større søgående fartøjers anvendelse af strøm fra land er begrænset til ét ro-ro-skib og fiskerfartøjer (trawlere) i havnene i Scheveningen og IJmuiden. De nederlandske myndigheder planlægger imidlertid at øge adgangen til strøm fra land for søgående skibe.

Foranstaltningen er ikke tilgængelig for virksomheder i økonomiske vanskeligheder eller virksomheder, for hvilke der er udstedt indtægtsordrer på grundlag af en tidligere afgørelse fra Kommissionen, i henhold til hvilken en støtteforanstaltning er blevet erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked.

De årlige budgetudgifter er anslået til 1 mio. EUR.

Nederlandene har anmodet om, at tilladelsen gives frem til den 30. juni 2027 med virkning fra den 1. juli 2021 og for en periode svarende til den maksimale periode, der er tilladt i henhold til direktivets artikel 19, stk. 2.

Med afgiftslempelsen ønsker Nederlandene at give relevante 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 CO₂-emissioner. Anvendelsen af en nedsat 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 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. 651/2014².

² 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).

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 nederlandske 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 herved³. Dem, som indrømmes nedsættelse, vil skulle betale den gældende EU-minimumsafgiftssats for elektricitet i henhold til energibeskatningsdirektivet på 0,50 EUR pr. MWh, hvilket kan bidrage til at nå de fastsatte politiske mål.

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.

Nederlandene har anmodet om, at foranstaltningen skal finde anvendelse for den maksimale periode, der tillades i henhold til artikel 19, stk. 2, i direktivet (dvs. seks år). I princippet bør anvendelsesperioden for undtagelsen være så lang, at den ikke afholder havneoperatører og elleverandører fra at foretage 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.

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 energibeskatningsdirektivet⁴ og Rådets konklusioner om EU's energibeskatningsramme af 28. november 2019⁵. 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 også at lægge særlig vægt på anvendelsesområdet for direktivet, minimumssatser og specifikke afgiftslempelser 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 juni 2027 skal anvendes generelle bestemmelser på området.

³ 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).

⁴ SWD(2019) 329 final.

⁵ Rådets konklusioner af 28. november 2019, 14608/19 (FISC 458).

Statsstøtteregler

Den nedsatte afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh, som påtænkes af de nederlandske myndigheder, svarer til EU's minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssigt forbrug i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF.

Foranstaltningen synes derfor at høre ind under artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 (den generelle gruppefritagelsesforordning), hvori det fastsættes, på hvilke betingelser støtte i form af nedsættelser af miljøafgifter efter direktiv 2003/96/EF kan være fritaget for anmeldelseskravene 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.

Som anført i anmodningen vil de nederlandske myndigheder underrette Kommissionen om foranstaltningen senest 20 arbejdsdage efter dens ikrafttræden.

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

Miljø- og klimapolitik

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 bidrage til målsætningen om at forbedre den lokale luftkvalitet og reducere støj. I henhold til artikel 13 i direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet⁶ er medlemsstaterne forpligtet til at sikre, at niveauerne for en række luftforurenende stoffer holdes under de grænseværdier, målværdier og andre luftkvalitetsnormer, som er fastsat i direktivet. Disse forpligtelser 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. Anvendelsen af strøm fra land fremmes også i henhold til direktiv 2016/802/EU⁷, som regulerer svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Dette vil også bidrage til at opfylde kravene vedrørende kvælstofaflejring i henhold til direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter. I den forbindelse forventer de nederlandske myndigheder, at de lokale emissioner af luftforurenende stoffer (NO_x, SO_x, PM₁₀ og PM_{2.5}) fra elproduktion om bord vil kunne nedbringes med 95 % ved at anvende strøm fra land.

Foranstaltningen vil tilskynde til anvendelse af strøm fra land for at bidrage til bæredygtige havne og bæredygtig skibsfart. Den er i overensstemmelse med EU's politiske ambitioner. Udrulning af strøm fra land i europæiske havne er en af de foreslåede foranstaltninger til at nå de ambitiøse mål, der er fastsat i den europæiske grønne pagt.

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 takket være en højere systemeffektivitet og forskellen i de anvendte brændsler. I den forbindelse har de nederlandske myndigheder understreget, at selv om den faktiske besparelse med hensyn til

⁶ 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).

⁷ 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).

CO₂-emissioner afhænger af kvaliteten af den anvendte elektricitet, vil de anslåede besparelser i det nederlandske elektricitetsmix være på mellem 28 % og 67 % afhængigt af generatorbelastningen, idet denne andel forventes at stige i fremtiden.

Energipolitik

Foranstaltningen er i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer⁸, 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 anerkendt som et mål af fælles interesse for ydelse af statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF⁹.

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. at elektriciteten produceres om bord på fartøjerne, mens de ligger i havn, har 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 Nederlandene). Under disse omstændigheder kan det være berettiget ikke at straffe det mindre forurenende alternativ, nemlig strøm fra land, ved at tillade Nederlandene at anvende en nedsat 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 havne¹⁰, og med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik – strategiske mål og anbefalinger"¹¹.

Det indre marked og loyal konkurrence

For så vidt angår det indre marked og loyal konkurrence vil den ønskede foranstaltning reducere den eksisterende forvridding mellem to konkurrerende elektricitetskilder til både, der

⁸ 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).

⁹ COM(2014) 2231 final af 9. april 2014.

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

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 få fartøjer, som anvender strøm fra land på et kommercielt grundlag. Der kan derfor kun opstå væsentlige konkurrencevridninger 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 under omkostningerne for strøm produceret om bord¹², 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 Nederlandene 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. En nedsat sats for strøm fra land vil mindske forskellen i den afgiftsmæssige behandling af strøm fra land og de (mineralske) energiprodukter, der anvendes til produktion af elektricitet om bord.

Elleverandørerne hæfter for energiafgiften og afgiften på bæredygtig energi (*Opslag Duurzame Energie*, ODE). I deres erklæring om energiafgifter anvender de den nedsatte sats direkte. De direkte støttemodtagere er operatører af anlæg, der leverer elektricitet til fartøjer, der ligger ved kaj. Det forventes, at operatørerne vil overføre hele eller en del af den økonomiske fordel til de brugere af strøm fra land, som er ejere af fartøjer til sejlads på indre vandveje og søgående skibe. Eksisterende brugere og deres repræsentanter vil insistere på, at havnemyndighederne har en interesse i at gøre strøm fra land økonomisk attraktivt for brugerne.

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 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 nederlandske myndigheder anfører, at valget af havne afhænger af lastens

¹² 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).

destination snarere end af de reducerede omkostninger ved at ligge ved kaj, som skyldes afgiftslempelse for strøm fra land.

Den tidsramme, for hvilken det foreslås at tillade, at der anvendes en nedsat 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.

• 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 Nederlandene 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.

De oplysninger, som Nederlandene har indgivet, tyder 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. Nederlandene 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 nederlandske myndigheder forventes der et tab på 1 mio. EUR om året i de kommende år.

Samtidig kan der opnås betydelige miljøfordele. De nederlandske myndigheder har understreget, at selv om den faktiske besparelse med hensyn til CO₂-emissioner afhænger af kvaliteten af den anvendte elektricitet, vil de anslåede besparelser være på mellem 28 % og 67 % afhængigt af generatorbelastningen, idet denne andel forventes at stige i fremtiden. De nederlandske myndigheder forventer desuden, at de lokale emissioner af luftforurenende stoffer fra elproduktion om bord vil kunne nedbringes med 95 %, og at støj, vibrationsniveauer og kvælstofaflejring også vil kunne nedbringes betydeligt.

- **Målrettet regulering og forenkling**

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

- **Grundlæggende rettigheder**

Foranstaltningen 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 30. juni 2027. Den gældende afgiftssats 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)**

Forslaget kræver ingen forklarende dokumenter om gennemførelsen.

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

I artikel 1 fastsættes det, at Nederlandene får tilladelse til at anvende en nedsat afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til andre fartøjer end fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i

nederlandske havne ("strøm fra land"). Den nedsatte afgiftssats må ikke være lavere end 0,50 EUR pr. MWh dvs. den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssigt brug, der er fastsat ved 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 Nederlandene gives med virkning fra den 1. juli 2021 og indtil den 30. juni 2027, hvilket ligger inden for den maksimalt tilladte periode på seks år.

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Nederlandene til at anvende en nedsat 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 brev af 10. august 2020 anmodede Nederlandene i henhold til artikel 19 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").
- (2) Med den ønskede afgiftslempelse tilstræber Nederlandene at fremme en mere udbredt anvendelse 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.
- (3) For så vidt som man ved anvendelsen af strøm fra land undgår emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerfuel fra fartøjer, der ligger ved kaj, bidrager en sådan anvendelse til at forbedre den lokale luftkvalitet i havnebyer og til at reducere støj. Under de specifikke betingelser for elproduktionsstrukturen i Nederlandene forventes anvendelsen af strøm fra land i stedet for produktionen heraf 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.
- (4) En tilladelse til Nederlandene til at anvende en nedsat 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 sin levetid, og den vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds 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 tilladelsesperioden er tilstrækkelig lang til ikke at afskrække de relevante

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

erhvervsdrivende fra at foretage de nødvendige investeringer, bør tilladelsen gives fra den 1. juli 2021 til den 30. juni 2027. 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 30. juni 2027.

- (6) Denne afgørelse berører ikke anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —
VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Det tillades herved Nederlandene at anvende en nedsat afgiftssats på elektricitet, der forsynes direkte til anlæg, der leverer strøm fra land til fartøjer, bortset fra fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i havne, forudsat at minimumsafgiftssatserne i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF overholdes.

Artikel 2

Denne afgørelse anvendes fra den 1. juli 2021 til den 30. juni 2027.

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 Kongeriget Nederlandene.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne

Formand