



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.7.2014
COM(2014) 497 final

2014/0230 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Sverige 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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i EU er fastlagt i Rådets direktiv 2003/96/EF (i det følgende benævnt "energibeskatningsdirektivet" eller "direktivet").

I medfør af 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.

Formålet med dette forslag er at tillade Sverige at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn (i det følgende benævnt "strøm fra land"). Denne fritagelse er tænkt som et økonomisk incitament til at anvende strøm fra land med henblik på at nedbringe luftforureningen i havnebyer.

Hensigten med foranstaltningen, som skal anvendes af Sverige, er at mindske søtransportens indvirkning på miljøet.

Anmodningen og den generelle baggrund herfor

Den 20. juni 2011 vedtog Rådet Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/384/EU om bemyndigelse af Sverige til at anvende en reduceret elafgiftssats 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/EF¹. Denne afgørelse udløber den 25. juni 2014.

Ved brev af 13. december 2013 anmodede de svenske myndigheder om en ny tilladelse, for at Sverige kan fortsætte med at anvende afgiftslempelsen. Med den ønskede foranstaltning ønsker Sverige 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.

Formålet er for de svenske myndigheder fortsat at kunne anvende en reduceret sats på 50 SEK (5,79 EUR)² pr. MWh i elafgift på strøm fra land. Denne afgiftssats ligger over den mindstesats for beskatning af elektricitet, som er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Den ligger også over den nationale sats for beskatning af elektricitet til brug i virksomheder, som er på 5 SEK (0,59 EUR) pr. MWh. Men Sverige anser ikke strøm fra land for at være til brug i virksomheder. Derfor vil de gældende nationale satser for strøm fra land uden en tilladelse være på 293 SEK (33,94 EUR) pr. MWh eller 185 SEK (21,43 EUR) pr. MWh i Nordsverige.

På den anden side tvinger artikel 14, stk. 1, litra c), i energibeskatningsdirektivet medlemsstaterne til at fritage energiprodukter, der anvendes som brændstof til sejlads i EU-farvande. Denne fritagelse dækker også de energiprodukter, der anvendes til at producere elektricitet om bord på skibe, mens de ligger ved kaj i havne. Medlemsstaterne kan også fritage energiprodukter, der anvendes af skibe til sejlads i indre farvande, i henhold til artikel 15, stk. 1, litra f), som også dækker fremstilling af energiprodukter om bord på et fartøj. Derfor påvirker beskatningssystemet, som er baseret på energibeskatningsdirektivet, ikke omkostningerne til produktion af elektricitet om bord på skibe, mens de ligger ved kaj i havne, selv om en sådan produktion vil kunne have negative konsekvenser for sundhed og miljø, idet den forværrer luftkvaliteten og øger støjen i havne.

¹ EUT L 170 af 30.6.2011, s. 36–37.

² Alle beregninger er baseret på valutakursen den 1. oktober 2013, dvs. 8,6329 SEK for 1 EUR. Jf. EUT C 286 af 2.10.2013.

Sverige vil anvende den reducerede elafgiftssats på alle leverancer af strøm fra land på mindst 380 volt til fartøjer på mindst 400 bruttotons, der anvendes til kommerciel skibsfart. Denne grænse anses for passende af de svenske myndigheder, når det gælder om at sikre, at det absolutte flertal af fartøjer, der anvendes i international trafik, og større fartøjer, der anvendes i national trafik, vil være omfattet af den foreslåede reduktion. Disse fartøjer anses for at tegne sig for størstedelen af de emissioner, der skyldes driften af hjælpemotorer om bord på fartøjer, mens de ligger ved kaj i havne.

De svenske myndigheder anerkender, at foranstaltningen udgør statsstøtte, og at den er til fordel for ejere af skibe, der anvendes til kommerciel skibsfart. De hævder også, at den er neutral med hensyn til konkurrencen mellem skibsredere og -operatører, idet den er tilgængelig for alle skibe (undtagen skibe til privat brug), der ligger ved kaj i svenske havne uanset deres flag. Hvad angår indvirkningen på samhandelen mellem medlemsstaterne, antager Sverige, at virkningen vil være ubetydelig, idet valget af havne afhænger af lastens destination snarere end af de reducerede omkostninger ved at ligge ved kaj, som skyldes afgiftslempelse for strøm fra land.

Sverige har anmodet om, at tilladelsen gives for en periode på seks år, hvilket er den maksimale periode, som er angivet i direktivets artikel 19, stk. 2.

Sverige mener, at denne foranstaltning er i overensstemmelse med Kommissionens henstilling 2006/339/EF om fremme af skibes anvendelse af strøm fra land, mens de ligger ved kaj i Fællesskabets havne³, og med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger"⁴. I den forbindelse skal det bemærkes, at fra juni 2011 har medlemsstaterne en ubetinget forpligtelse til at opfylde luftkvalitetsnormerne for relevante forurenende stoffer såsom partikler⁵. I henhold til denne forpligtelse skal de finde løsninger på sådanne problemer som emissioner fra skibe, der ligger ved kaj i havne, når dette er relevant, og det er tænkeligt, at i havne med disse problemer vil der som led i en samlet luftkvalitetsstrategi blive tilskyndet til anvendelse af strøm fra land.

Med afgiftslempelsen ønsker Sverige at give operatørerne af fartøjerne et incitament til at anvende strøm fra land for at reducere luftbårne emissioner og støj fra fartøjer, der ligger ved kaj, samt CO₂-emissioner. Anvendelsen af en reduceret afgiftssats vil forbedre konkurrencesituationen for strøm fra land i forhold til anvendelse af bunkerolie om bord på skibene, idet bunkerolie er fuldstændig fritaget for afgift. De svenske myndigheder har meddelt Kommissionen, at siden foranstaltningen blev taget i anvendelse, er der blevet bygget ekstra anlæg, som kan levere strøm fra land, og at antallet af svenske havne, der har sådanne anlæg, er steget fra fem til otte (Stockholm, Göteborg, Piteå, Helsingborg, Luleå, Karlskrona, Trelleborg og Ystad). Og for øjeblikket er der planer om at bygge ekstra anlæg i Stockholms havn. De svenske myndigheder har meddelt Kommissionen, at det er fartøjer, som anvendes af skovbrugssektoren, der er de mest intensive brugere af anlæg, der leverer strøm fra land. De havne, der servicerer denne industri, har den højeste andel af brug af strøm fra land. Anlæggene benyttes normalt i de tilfælde, hvor fartøjerne ligger ved kaj i længere perioder. Andelen af fartøjer, som benytter sig af anlæg, der leverer strøm fra land, er forskellig fra den ene havn til den anden (fra 33 til næsten 100 %) afhængigt af havnen og den type fartøjer, der benytter den. Ifølge oplysninger fra Sverige har brugen af strøm fra land ført til nedbringelse

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 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.

⁵ Se 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).

af emissioner af svovldioxid, kvælstofilte, partikler og kulilte. De svenske myndigheder har dog ikke noget præcist overslag over, hvor meget af nedbringelsen af emissioner der kan tilskrives anvendelsen af foranstaltningen.

Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, særlig artikel 14, stk. 1, litra c), og artikel 15, stk. 1, litra f).

Vurdering af foranstaltningen i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

Særlige politiske hensyn

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 svenske myndigheder at fremme en miljømæssig mindre skadelig måde, hvorpå skibe kan dække deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, og derved forbedre den lokale luftkvalitet. Som Sverige har påpeget, har Kommissionen rent faktisk allerede anbefalet, at der anvendes strøm fra land som et alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, og derved anerkendt de miljømæssige fordele herved⁶. Uden denne foranstaltning vil strøm, der leveres til fartøjer, som ligger ved kaj, være på 293 SEK (33,94 EUR) pr. MWh eller 185 SEK (21,43 EUR) pr. MWh i Nordsverige. Den ønskede fritagelse vil derfor udgøre et yderligere incitament til anvendelse af denne teknologi svarende til 243 SEK eller 28,15 EUR pr. MWh (135 SEK eller 15,64 EUR pr. MWh i Nordsverige) og derfor bidrage til den anførte politiske målsætning.

Kommissionen bemærker også, at siden foranstaltningen blev taget i anvendelse, har Sverige udviklet sin infrastruktur på land yderligere. Afgiftslempelsen ser ud til at have været et effektivt incitament til en mere udbredt brug af strøm fra land. De svenske myndigheder har meddelt Kommissionen, at de har anmodet eller tvunget nogle af havnene til at etablere anlæg, der leverer strøm fra land. Sverige har dog ikke informeret om, at der skulle være indført retlige forpligtelser eller finansielle incitament til at bruge anlæggene. Der er udtrykt ønske om at få udviklet infrastrukturen, især fra skovbrugssektorens side som led i dens bestræbelser på at opnå en mere miljøvenlig transport. Med den nuværende situation for udviklingen af strøm fra land i Sverige anser Kommissionen anvendelsen af en stærkt reduceret afgiftssats for at være et passende instrument, der kan få såvel havnemyndigheder som skibsredere til at investere yderligere i teknologien, også i betragtning af at der ikke er andre specifikke foranstaltninger, som kan give incitament til at benytte strøm fra land.

Hvad angår karakteren af det politiske mål, der forfølges, skal Kommissionen påpege, at fremme af strøm fra land faktisk er en fælles politisk målsætning, der bør forfølges af EU som helhed. Det fremgår klart af Kommissionens meddelelse om en integreret havpolitik⁷ og det ledsagende arbejdsdokument for Kommissionens tjenestegrene⁸. Kommissionen foreslog i sit

⁶ Se fodnote 3.

⁷ KOM(2007) 575 endelig af 10. oktober 2007.

⁸ SEC (2007) 1283 endelig af 10. oktober 2007.

forslag vedrørende ændring af energibeskatningsdirektivet, at strøm fra land, som leveres til skibe, der ligger ved kaj i havne, skulle fritages for energibeskatning⁹.

Men Kommissionens forslag er endnu ikke blevet vedtaget af Rådet. Indtil det sker, bør økonomiske aktører i Sverige og de svenske myndigheder have retssikkerhed hvad angår de afgiftsforanstaltninger, der anvendes til at fremme brugen af strøm fra land. For øjeblikket er den eneste mulighed for at få indført en gunstig afgiftsbehandling for strøm fra land at finde i artikel 19. Formålet med denne artikel er imidlertid at reagere på særlige omstændigheder i individuelle medlemsstater, som ikke afspejles i selve direktivet. En undtagelse på grundlag af artikel 19, som forfølger den politiske målsætning om at fremme strøm fra land, kan derfor kun indrømmes som en overgangsforanstaltning, før der er taget stilling til denne målsætning i forbindelse med en ændring af direktiv 2003/96/EF.

Overensstemmelse med Unionens andre politikker og mål

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljøpolitik. I det omfang, hvor den bidrager til at reducere anvendelse af bunkerolie om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen i praksis bidrage til målsætningen om forbedring af den lokale luftkvalitet. Foranstaltningen vil sandsynligvis også medføre en reduktion af CO₂-emissionerne, for så vidt som elektricitetsblandingen fra elforsyningsnettet på land er mindre CO₂-intensiv end elektricitet produceret om bord ved anvendelse af bunkerolie som følge af en højere systemeffektivitet og forskellen i de anvendte inputbrændstoffer. I den forbindelse kan det bemærkes, at den gennemsnitlige elektricitetsblanding på det relevante marked er betydelig mindre CO₂-intensiv end gennemsnittet i EU. Selv om CO₂-intensiteten for yderligere leveret elektricitet normalt er højere end for den gennemsnitlige elektricitetsblanding og i høj grad afhænger af det tidspunkt på dagen, hvor det yderligere behov opstår, vil CO₂-reduktionerne som følge af foranstaltningen fortsat være forholdsvis betydelige¹⁰.

Foranstaltningen er i overensstemmelse med Kommissionens forslag til et direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, som omhandler installering i havne af anlæg, der leverer strøm fra land, når dette er omkostningseffektivt og har miljømæssige fordele¹¹.

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 netto afgiftsfritagelse: ikke blot bliver bunkerolien brugt til at producere elektricitet, der er fritaget for afgift, hvilket svarer til, hvad der er normalt i henhold til artikel 14, stk. 1, litra a) i direktiv 2003/96/EF, men også den elektricitet, der produceres om bord på fartøjerne, er fritaget for afgift (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 – ofte etableret i et tredjeland – eller operatøren skulle indsende en erklæring om, hvor meget elektricitet, der er forbrugt. 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

⁹ KOM(2011) 169 endelig af 13. april 2011.

¹⁰ Den kombinerede andel af vedvarende energi og kernekraft i Sveriges elektricitetsblanding var på 95,4 % i 2012, og for nordpolselektricitetsblandingen var den på 90 %, jf. http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf. Både kernekraft og vandkraft, der tegner sig for størstedelen af produktionen af vedvarende energi i Sverige og Nordpolen generelt, anvendes imidlertid hovedsagelig som grundlast, hvorimod spidslast gennemsnitlig er mere CO₂-intensiv.

¹¹ COM(2013) 18 final af 24. januar 2013.

udarbejde sådanne erklæringer for hver medlemsstat, hvis territorialfarvand er berørt. Under disse omstændigheder kan det være berettiget ikke at straffe det mindre forurenende alternativ, nemlig strøm fra land, ved at tillade Sverige at anvende en reduceret afgiftssats.

Hvad angår elektricitet, der forbruges af fartøjer, som ligger ved kaj i havne langs de indre vandveje - og i modsætning til den situation, der gælder i søhavne - er fritagelsen for den elektricitet, der produceres om bord, kun fakultativ for medlemsstaterne (artikel 15, stk. 1, litra f)). Der er derfor ingen juridisk hindring for, at strøm fra land og strøm produceret om bord i havne langs indre vandveje behandles ens af medlemsstaterne. Den mulighed, som direktivets artikel 15, stk. 1, litra f), rummer for ikke at beskatte elektricitet, der produceres om bord, skal imidlertid igen forklares ved praktiske hensyn fra lovgiverens side og er samtidig nært forbundet med de fakultative skattefordele, der gælder for sejlads på indre vandveje. De fleste medlemsstater, herunder Sverige, har besluttet ikke at beskatte brændstoffer, der anvendes til disse formål. De mener desuden, at det er upraktisk at beskatte inputbrændstoffet i stedet for at beskatte elektriciteten (jf. artikel 21, stk. 5, tredje afsnit, i direktiv 2003/96/EF), fordi dette i det mindste ville forudsætte en særskilt behandling af det brændstof, der anvendes til produktion af elektriciteten. Når medlemsstaterne skal afgøre, om de skal udvide den afgiftsfritagelse, der gælder for søskibsfart, til brændstoffer, der anvendes til sejlads på indre vandveje, skal de nemlig tage hensyn til en række aspekter, herunder bredere målsætninger for den nationale transportpolitik, såsom miljøhensyn, hvilket kan få dem til ikke at beskatte brændstoffer, der anvendes til disse formål.

Det anses derfor på nuværende tidspunkt for berettiget at udvide muligheden for at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land til at gælde for havne langs indre vandveje.

Det indre marked og loyal konkurrence

Kommissionen har ikke modtaget klager over den praktiske anvendelse af den afgiftsforanstaltning, som er tilladt i henhold til Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/384/EU. 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.

Hvad angår konkurrencen mellem fartøjsoperatører har de svenske myndigheder ikke givet oplysninger om en betydelig stigning i antallet af fartøjer, der er udstyret til at benytte strøm fra land. Det skal derfor bemærkes, at omkostningerne ved at benytte strøm fra land ifølge deres beregninger er relativt høje i forhold til produktion om bord, hvor der anvendes afgiftsfritaget bunkerolie. Skibsrederne har navnlig omkostninger til netafgifter og investeringsomkostninger i forbindelse med udstyr om bord. Selv om de nøjagtige fremskrivninger af omkostningerne i afgørende grad afhænger af udviklingen i olieprisen og derfor er meget vanskelige at foretage, tyder de foreliggende informationer på, at som helhed vil selv en fuldstændig afgiftsfritagelse i de fleste tilfælde ikke reducere 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 modsætning til dem, der anvender strøm produceret om bord. I det foreliggende tilfælde har der ikke været en væsentlig fordrejning af ovennævnte slags med anvendelsen af Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/384/EU, og det er der heller ikke sandsynlighed for, eftersom Sverige har til hensigt at fortsætte med at

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).

overholde den i energibeskatningsdirektivet foreskrevne minimumsafgiftssats. Sverige har endvidere til hensigt at begrænse skattefordelen til fartøjer med en bruttotonnage på mindst 400 samt til leverancer af strøm fra land på mindst 380 volt for at målrette foranstaltningen mod de fartøjer, der har en betydelig produktion af strøm om bord, samtidig med at det samlede antal, der kan omfattes heraf, begrænses. Som de svenske myndigheder har forklaret, er begge tærskelværdier blevet fastsat på et forholdsvis lavt niveau for at tage hensyn til de nationale sammenslutningers bekymringer for, at nationale fartøjer ellers ville blive dårligt stillet i forhold til ikke-svenske fartøjer. Omvendt kan det med rimelighed antages, at fartøjer, der kan udelukkes fra skattefordelen gennem tærskelværdierne, snarere vil være nationale fartøjer end fartøjer fra andre EU-lande, og at tærskelværdierne derfor under ingen omstændigheder vil føre til en mere fordelagtig skattemæssig behandling af nationale økonomiske aktører i forhold til deres konkurrenter fra andre EU-medlemsstater.

For så vidt angår konkurrencen mellem havne har de svenske myndigheder meddelt, at de ikke har konstateret nævneværdige ændringer i redernes valg af havne, som kan skyldes, at der er anlæg tilgængelige, som leverer strøm fra land. De anser enhver potentiel indvirkning på samhandlen mellem medlemsstater, der vil kunne opstå, fordi fartøjer ændrer rute som følge af muligheden for at forbruge strøm fra land til en reduceret afgiftssats, for at være forsvindende lille. I en situation, hvor anvendelsen af strøm fra land - som anført ovenfor - i det mindste på kort sigt sandsynligvis ikke vil blive mere økonomisk end strøm produceret om bord til trods for afgiftslempelsen, er det også usandsynligt, at denne afgiftslempelse for strøm fra land i væsentlig grad vil fordreje konkurrencen mellem havne ved at tilskynde fartøjer til at ændre deres rute, ud fra hvor denne mulighed er til stede.

Den tidsramme, som foreslås at skulle gælde for anvendelsen af en reduceret afgiftssats, svarer i vid udstrækning til den tidsramme, som Kommissionen har foreslået med otte års afgiftsfritagelse for strøm fra land.

Anvendelsesperioden for foranstaltningen og udvikling af EU's rammer for energibeskatning

I princippet bør anvendelsesperioden for undtagelsen være så lang, at den ikke afholder havneoperatørerne fra at foretage de nødvendige investeringer. I dette særlige tilfælde ville anvendelsesperioden for foranstaltningen være blevet forlænget og skalaen for afgiftslempelsen øget med Kommissionens forslag om en ændring af energibeskatningsdirektivet, ifølge hvilket der skal være en obligatorisk fritagelse for strøm fra land for en periode på otte år efter dets ikrafttræden. Men undtagelsen bør ikke være til skade for en fremtidig udvikling af den eksisterende retlige ramme, og den bør tage hensyn til, at Rådet sandsynligvis vil vedtage en retsakt, der er baseret på Kommissionens forslag om ændring af energibeskatningsdirektivet. Under disse omstændigheder forekommer det hensigtsmæssigt at give den ønskede tilladelse for en periode på højst seks år, som det er fastsat i direktivet, dog med forbehold af at der på et tidspunkt før den planlagte udløbsdato træder generelle bestemmelser i kraft på området. Denne periode vil give retssikkerhed for skibs- og havneoperatører, som skal planlægge deres investeringer i anlæg, der leverer strøm fra land, eller i udstyr om bord. Den vil også give de svenske myndigheder mulighed for at indsamle data, så de fuldt og helt kan vurdere virkningen af foranstaltningen.

Statsstøttere

På grundlag af den relevante vekselkurs pr. 1. oktober 2013, som er offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende¹³, overholder den reducerede afgiftssats på 50 SEK/MWh, som er planlagt af de svenske myndigheder, minimumsafgiftssatsen i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF. Foranstaltningen opfylder dermed en af de betingelser, der er fastlagt i

¹³ Se fodnote 2.

artikel 44 i Kommissionens forordning 651/2014/EU¹⁴, som fastsætter, under hvilke betingelser en sådan foranstaltning er fritaget anmeldelsespligten i forbindelse med statsstøtte. Det kan dog ikke på nuværende tidspunkt fastslås, om alle betingelserne i artikel 44 er opfyldt, og forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse forhindrer ikke Kommissionen i at kræve, at Sverige skal følge statsstøttereglerne.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Høring af de berørte parter

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

Ekspertbistand

Der har ikke været behov for ekspertbistand.

Konsekvensanalyse

Forslaget vedrører en tilladelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

Formålet med forslaget er at tillade Sverige at afvige fra de generelle bestemmelser i Rådets direktiv 2003/96/EF og at anvende en reduceret sats på 50 SEK (5,79 EUR) pr. MWh på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn.

Retsgrundlag

Artikel 19 i Rådets direktiv 2003/96/EF.

Nærhedsprincippet

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.

Medlemsstaternes udøvelse af deres kompetence på dette område er imidlertid nøje reguleret og begrænset af gældende EU-ret. Ifølge artikel 19 i direktiv 2003/96/EF har Rådet enekompetence til at give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan ikke sætte sig i stedet for Rådet.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Afgiftslempelsen overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at nå det pågældende mål (jf. ovennævnte betragtninger om det indre marked og loyal konkurrence).

Reguleringsmiddel/reguleringsform

Foreslået instrument: Rådets gennemførelsesafgørelse.

Artikel 19 i direktiv 2003/96 åbner kun mulighed for denne type bestemmelse.

¹⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1-78).

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Foranstaltningen indebærer ikke nogen finansiel eller administrativ byrde for Unionen. Forslaget har derfor ingen konsekvenser for Unionens budget.

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Sverige 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 2011/384/EU² fik Sverige 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 25. juni 2014.
- (2) Ved brev af 13. december 2013 anmodede Sverige om tilladelse til fortsat at anvende en reduceret elafgiftssats på strøm fra land i medfør af artikel 19 i direktiv 2003/96/EF.
- (3) Med den ønskede afgiftslempelse tilstræber Sverige at fremme en mere udbredt anvendelse af strøm fra land som en mere miljøvenlig måde, hvorpå skibe kan dække deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, i forhold til forbrænding af bunkerolie om bord på fartøjerne.
- (4) For så vidt som anvendelsen af strøm fra land forhindrer emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerolie om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, bidrager den til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer. Under de specifikke betingelser for elproduktionsstrukturen i den berørte region, dvs. det nordiske elektricitetsmarked omfattende Sverige, Danmark, Finland og Norge, forventes anvendelsen af elektricitet fra elforsyningsnettet på land i stedet for elektricitet, der produceres ved forbrænding af bunkerolie om bord, yderligere at forhindre CO₂-emissioner. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (5) At give Sverige tilladelse til at anvende en reduceret elafgiftssats på strøm fra land går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå ovennævnte målsætning, idet produktion om bord fortsat vil være det mest konkurrencedygtige alternativ i de fleste

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

² Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/384/EU af 20. juni 2011 om bemyndigelse af Sverige til at anvende en reduceret elafgiftssats 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 (EUT L 176 af 30.6.2011, s. 36).

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 rette funktion.

- (6) Det følger af artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF, at hver tilladelse, der gives i henhold til den bestemmelse, skal være strengt tidsbegrænset. Eftersom der er behov for en periode, der er tilstrækkelig lang til at foretage en ordentlig evaluering af foranstaltningen, men også fordi det er nødvendigt ikke at underminere den fremtidige udvikling af de eksisterende retlige rammer, er det hensigtsmæssigt at give den ønskede tilladelse for en periode på seks år, dog med forbehold af at der på et tidspunkt før den planlagte udløbsdato træder generelle bestemmelser i kraft på området.
- (7) For at give 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 Sverige kan anvende den nuværende, specifikke afgiftslempelse, som denne afgørelse vedrører, uden afbrydelse. Den tilladelse, der anmodes om, bør derfor gives med virkning fra den 26. juni 2014 i umiddelbar tilslutning til den tidligere ordning i Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/384/EU.
- (8) Denne afgørelse har ingen indflydelse på anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

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

Artikel 2

Denne afgørelse får virkning på dagen for meddelelsen.

Den anvendes fra den 26. juni 2014.

Den udløber den 25. juni 2020.

Skulle Rådet, som handler på grundlag af artikel 113 i TEUF, 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 Kongeriget Sverige.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*