



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 28.8.2014  
COM(2014) 538 final

2014/0247 (NLE)

Forslag til

## **RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE**

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

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i EU er fastlagt i Rådets direktiv 2003/96/EF<sup>(1)</sup> (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 Tyskland at anvende en reduceret elafgiftssats 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.

#### **Anmodningen og den generelle baggrund herfor**

Rådet vedtog den 12. juli 2011 Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/445/EU om bemyndigelse af Tyskland 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<sup>(2)</sup>. Denne afgørelse udløber den 16. juli 2014.

Ved brev af 26. februar 2014 anmodede de tyske myndigheder om en ny afgørelse om at tillade Tyskland at fortsætte med anvendelsen af den reducerede afgift. Tyskland har anmodet om, at lempelsen indrømmes for en periode på seks år.

Med den ønskede foranstaltning har Tyskland til hensigt at fortsætte med at tilskynde til anvendelsen af strøm fra land, der anses for et mindre forurenende alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj i en havn. Hvis foranstaltningen ikke tillades, vil strøm fra land blive beskattet efter den generelle nationale elafgiftssats på 20,50 EUR pr. MWh.

På den anden side forpligter energibeskatningsdirektivets artikel 14, stk. 1, litra c, medlemsstaterne til at fritage energiprodukter, der anvendes som motorbrændstof af skibe med henblik på sejlads i EU-farvande. Denne undtagelse omfatter også energiprodukter, som anvendes til at producere elektricitet om bord på skibe, der ligger ved kaj i havne. I henhold til direktivets artikel 15, stk. 1, litra f), kan medlemsstaterne også fritage energiprodukter, der anvendes som brændstoffer ved sejlads ad indre vandveje, hvilket også omfatter produktionen af elektricitet om bord. Derfor påvirker beskatningssystemet, som er baseret på energibeskatningsdirektivet, i de fleste tilfælde ikke omkostningerne til produktion af elektricitet om bord på et skib, mens det ligger ved kaj i en havn, selvom en sådan produktion kan have negative konsekvenser for sundhed og miljø ved at forringe luftkvaliteten og øge støjen i havne.

Tyskland vil gerne fortsætte med at anvende en reduceret sats på 0,50 EUR pr. MWh på strøm fra land, hvorved den minimumssats for beskatning af elektricitet, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF, overholdes. Den reducerede elafgiftssats skal gælde for alle leverancer af strøm fra land i såvel EU-farvande som langs indre vandveje, dog med undtagelse af fritidsfartøjer. Ifølge de beregninger, som de tyske myndigheder har foretaget for foranstaltningens treårige anvendelsesperiode, var den gennemsnitlige årlige skatteudgift ca. 2,2 mio. EUR.

---

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51).

<sup>(2)</sup> EUT L 191 af 22.7.2011, s. 22.

Forbundsregeringen vurderer, at denne hypotetiske skatteudgift kan forventes at stige gradvist til 3-4 mio. EUR pr. år i den kommende seksårsperiode.

Med afgiftslempelsen ønsker Tyskland at give operatørerne af fartøjerne et incitament til at anvende strøm fra land for at reducere forureningen fra luftbårne emissioner og støj fra 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 denne brændselolie er fuldstændig fritaget for afgift.

De tyske myndigheder har oplyst Kommissionen om, at Lübeck på nuværende tidspunkt er den eneste tyske havn, der er i besiddelse af anlæg, der kan levere strøm fra land med en høj elektrisk belastning. Udover anlæg på land har havnen også "strømpramme" ("power barges"), dvs. flydende anlæg som kombinerer kraft- og varmeproduktion og drives af flydende naturgas. I Hamborgs havn er etableringen af elektricitetsforsyningsanlæg på land planlagt til maj 2014 og deri indgår, at to terminaler for krydstogtskibe i Altona-terminalen udstyres med landstrømanlæg. Der er også planer om at udstyre Hafencity-terminalen med strømpramme.

For så vidt angår indenlandske havne er anlæg, der leverer strøm fra land, mere udbredte, og der er planer om at udbygge dem yderligere.

Tyskland mener, at denne foranstaltning er i overensstemmelse med Kommissionens henstilling 2006/339/EF<sup>(3)</sup> om fremme af skibes anvendelse af strøm fra land, mens de ligger ved kaj i EU-havne, og med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger"<sup>(4)</sup>. I den forbindelse skal det bemærkes, at medlemsstaterne fra juni 2011 har en ubetinget forpligtelse til at opfylde luftkvalitetsnormerne for relevante forurenende stoffer såsom partikler<sup>(5)</sup>. Dette 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 samlede luftkvalitetsstrategier vil blive tilskyndet til anvendelse af strøm fra land i havne med disse problemer.

#### *De tyske myndigheders argumenter vedrørende foranstaltningens virkning på det indre marked*

Ifølge de tyske myndigheder vil foranstaltningen ikke påvirke det indre markeds rette funktion og ikke føre til konkurrencefordrejning. Tyskland tillader både, at den pågældende skattefordel gives som en reduceret afgiftssats ved levering og som en afgiftsgodtgørelse. Anvendes den reducerede afgiftssats ved levering, vil elektricitetsleverandøren muligvis ikke videregive skattefordelen eller kun videregive den delvist til slutbrugeren, dvs. skibsoperatøren. Dog gives skattefordelen ifølge de tyske myndigheder normalt videre. Men selv i de tilfælde, hvor afgiftslempelsen i fuldt omfang gives videre til de skibsoperatører, som modtager strøm fra land, der beskattes med den mindst mulige sats, jf. direktiv 2003/96/EF, opnår de ikke en reel økonomisk fordel i forhold til operatører, der producerer deres egen strøm om bord, fordi denne strøm er fritaget for beskatning. Ifølge de tyske myndigheder vil en udskiftning af egen produktion om bord på skibe med strøm fra land, der beskattes med den gældende minimumssats, ikke resultere i en generel omkostningsfordel.

De tyske myndigheder har meddelt Kommissionen, at de på nuværende tidspunkt ikke har tal på antallet af skibsoperatører, der anvender strømforsyning fra land, og at de ikke er i stand til

---

<sup>(3)</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>(4)</sup> Jf. KOM(2009) 8 endelig af 21. januar 2009.

<sup>(5)</sup> 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).

fuldt ud at vurdere tendensen med hensyn til strøm fra land, fordi foranstaltningen kun er blevet anvendt i en kort periode. På grundlag af de tilgængelige oplysninger vurderer de, at der er sket en betydelig stigning i brugen af strøm fra land, især for fartøjer, der ligger til kaj i havne langs de indre vandveje.

*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 tyske myndigheder at fortsætte med at fremme en miljømæssigt mindre skadelig måde, hvorpå skibe kan dække deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, for derved forbedre den lokale luftkvalitet. Som Tyskland har påpeget, har Kommissionen 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 dermed anerkendt de miljømæssige fordele herved<sup>(6)</sup>. Uden denne foranstaltning vil den strøm, der leveres til fartøjer, som ligger ved kaj, skulle beskattes med 20,50 EUR pr. MWh i Tyskland. Den ønskede lempelse vil udgøre et yderligere incitament til anvendelse af denne teknologi svarende til 20 EUR pr. MWh og bidrager derfor til den anførte politiske målsætning.

Kommissionen konstaterer desuden, at en vigtig hindring for en mere udbredt anvendelse af strøm fra land i øjeblikket er den næsten totale mangel på den nødvendige infrastruktur på land i havnene, og at det derfor formentlig er nødvendigt med yderligere initiativer vedrørende især opbygningen af denne infrastruktur, hvis den politiske målsætning med den pågældende skattefritagelse skal nås. Ifølge de oplysninger, som de tyske myndigheder har givet, kræver søgående skibe anlæg, der kan levere strøm med en høj elektrisk belastning, og på nuværende tidspunkt er kun havnen i Lübeck i besiddelse af sådanne anlæg. Der er planer om at opføre anlæg i Hamborgs havn. Der findes et større antal landstrømanlæg i havnene langs de indre vandveje, hvor fartøjerne normalt har lavere krav med hensyn til elektrisk belastning.

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. Dette fremgår klart af Kommissionens meddelelse om en integreret EU-havpolitik<sup>(7)</sup> og det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene<sup>(8)</sup>. Foranstaltningen er i overensstemmelse med Kommissionens forslag til et direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, som omhandler installation i havne af anlæg, der leverer strøm fra land, forudsat at dette er omkostningseffektivt og giver miljømæssige fordele<sup>(9)</sup>.

---

<sup>(6)</sup> Se fodnote 3.

<sup>(7)</sup> KOM(2007) 575 endelig af 10. oktober 2007.

<sup>(8)</sup> SEC(2007) 1278 endelig af 10. oktober 2007.

<sup>(9)</sup> COM(2013) 18 final af 24. januar 2013.

Kommissionen foreslog i sit forslag om ændring af energibeskatningsdirektivet<sup>(10)</sup>, at strøm fra land, som leveres til skibe ved kaj i havne, skulle fritages for energibeskatning. Kommissionens forslag er imidlertid endnu ikke blevet vedtaget af Rådet. Indtil dette sker, bør de økonomiske aktører i Tyskland og de tyske 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 andre EU-politikker og -mål*

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljøpolitik. I det omfang, hvor den bidrager til at reducere forbrændingen af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen i praksis bidrage til målsætningen om forbedring af den lokale luftkvalitet. Foranstaltningen kan måske også i begrænset omfang medføre en reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne, selv om betydningen af denne virkning vil afhænge af kilden til den elektricitet, der skal leveres til fartøjerne<sup>(11)</sup>. Som eksempel på omfanget af miljøproblemet angiver Tyskland havnen i Lübeck-Travemünde som eksempel, hvor skibe er ansvarlige for 90 % af udledningen af svovldioxid og 80 % af udledningen kvælstofoxid. På grundlag af et årligt elektricitetsforbrug på 5 584 MWH giver de tyske myndigheder følgende sammenligning mellem de anslåede årlige emissioner i Lübecks havn som følge af anvendelse af strøm fra land og emissionerne som følge af anvendelse af marinegasolie (som overholder de grænseværdier for svovlindhold, der er fastsat i EU's svovldirektiv<sup>(12)</sup>) til at producere strøm om bord:

|                                 | NO <sub>x</sub> | SO <sub>2</sub> | CO <sub>2</sub> |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Grøn elektricitet fra vandkraft | 0,078 ton       | 0,056 ton       | 0 ton           |
| Marinegasolie                   | 3,571 ton       | 6,026 ton       | 4251,9 ton      |

Vurderinger foretaget af Hamborgs havnemyndigheder peger på, at de planlagte landstrømanlæg sammenlignet med brugen af marinegasolie på årsplan vil kunne reducere emissionerne i Altona-terminalen med ca. 39 ton eller med 74 % for NO<sub>x</sub>, ca. 1,1 ton eller 62 % for SO<sub>2</sub> og ca. 0,5 ton eller 5 % for fine partikler. Driften af disse anlæg med den almindelige tyske elektricitetsblanding vil kunne give en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på ca. 1 050 ton eller 19 %. Den planlagte forsyning med elektricitet fra vedvarende kilder kan medføre en langt større reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne på 3 354 ton om året afhængigt af elproduktionsanlæggenes effektivitet. Begrænsningen af de luftforurenende emissioner gennem anvendelsen af strømpramme, der drives af flydende naturgas, til at levere strøm til krydstogtskibe i Hafencity-terminalen vil kunne føre til en reduktion af NO<sub>x</sub>-emissionerne på

<sup>(10)</sup> KOM(2011) 169 af 13. april 2011.

<sup>(11)</sup> Ved en tidligere lejlighed har Kommissionen anslået, at en omstilling til strøm fra land vil medføre en gennemsnitlig reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne på 50 %, jf. fodnote 2. Virkningen af den pågældende foranstaltning kan imidlertid variere betydeligt fra denne gennemsnitsværdi, idet den i afgørende grad afhænger af kulstofintensiteten på det relevante markedsområde og det nøjagtige tidspunkt, hvor den yderligere efterspørgsel efter elektricitet opstår.

<sup>(12)</sup> Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EØF (EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13-18).

51 ton eller 73 %. Fratrækkes prammenes årlige NO<sub>x</sub>-emissioner på 5 ton, giver det en samlet årlig reduktion på 46 ton. Emissioner vil kunne reduceres med 1,5 ton eller 58 % for SO<sub>x</sub> og 0,7 ton eller 48 % om året for fine partikler uden yderligere emissioner fra strømprammene. CO<sub>2</sub>-emissionerne vil kunne reduceres med 1 824 ton eller 26 % om året, hvis flydende naturgas anvendes i stedet for marinegasolie. Restemissionerne fra hjælpekedelen (til varme om bord) er medregnet i estimaterne.

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 skibsejderen – ofte etableret i et tredjeland – eller -operatøren skulle indsende en erklæring om, hvor meget elektricitet der er forbrugt. Erklæringen skulle endvidere angive den andel af elektriciteten, der er forbrugt i territorialfarvandet i den medlemsstat, hvor afgiften skal betales. Det ville betyde en enorm administrativ byrde for skibsejerne at skulle 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 Tyskland 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 Tyskland, har besluttet ikke at beskatte brændstoffer, der anvendes til disse formål. For så vidt angår Rhinen og dens bifloder, er denne afgiftsfritagelse endvidere fastlagt i en international aftale<sup>(13)</sup>, som Tyskland har ratificeret. Det anses desuden for upraktisk at foretage særskilt beskatning af inputbrændstoffet, der anvendes til produktion af elektricitet om bord<sup>(14)</sup>, fordi dette som minimum ville forudsætte en skelnen mellem det brændstof, der anvendes til produktion af elektricitet, og det, der anvendes til sejlads. 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 endelig 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 bibeholde muligheden for, at Tyskland kan fritage strøm fra land for havne langs indre vandveje.

---

<sup>(13)</sup> Se artikel 1 i aftalen af 16. maj 1952 mellem Rhin-landene og Belgien om told- og skattemæssig behandling af gasolie, der anvendes til forsyninger af et skib under sejlads på Rhinen (Bundesgesetzblatt 1953, del II, s. 531).

<sup>(14)</sup> Jf. artikel 21, stk. 5, tredje afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

### *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 bunkerfuel.

Hvad angår konkurrencen mellem fartøjsoperatører, skal det for det første gentages, at der ifølge Kommissionens oplysninger i øjeblikket er meget få fartøjer, som anvender strøm fra land på et kommercielt grundlag. For det andet skal det anføres, at selv om foranstaltningen giver rederierne en fordel i den forstand, at de vil være i stand til at købe elektricitet med lavere omkostninger i forhold til selskaber, der arbejder i andre sektorer, forventes den undersøgte foranstaltning ikke at medføre en væsentlig ændring af konkurrencesituationen i skibsfartssektoren. Selv om de nøjagtige fremskrivninger af omkostningerne i afgørende grad afhænger af udviklingen i olieprisen og derfor er meget vanskelige at foretage, bekræfter de foreliggende informationer<sup>(15)</sup> og de data, som Tyskland har forelagt, at selv en fuldstændig afgiftsfritagelse i de fleste tilfælde ikke samlet set vil reducere driftsomkostningerne for strøm fra land til et niveau, der ligger under omkostningerne for strøm produceret om bord, og derfor under alle omstændigheder ikke vil 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 kan der i endnu mindre grad forventes en væsentlig fordrejning af ovennævnte art, fordi Tyskland vil overholde den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF.

Hvad angår konkurrencen mellem havne kan det anføres, at i en situation, hvor anvendelsen af strøm fra land – som anført ovenfor – i det mindste på kort sigt sandsynligvis ikke vil blive mere økonomisk rentabel end anvendelsen af strøm produceret om bord til trods for afgiftsreduktionen, er det også usandsynligt, at denne afgiftsreduktion for strøm fra land i væsentlig grad vil fordreje konkurrencen mellem havne ved at tilskynde fartøjerne til at ændre deres rute i henhold til, hvorvidt denne mulighed er til stede. De tyske myndigheder understreger, at anvendelsen af strøm fra land ikke kun er begrænset pga. manglende anlæg i havnene eller højere omkostninger, men også pga. manglen på internationale tekniske standarder for tilkobling af fartøjer til elektricitetsnettet.

Det kan desuden tilføjes, at den tidsramme, som foreslås for anvendelsen af en reduceret afgiftssats, i vid udstrækning svarer til den tidsramme, som Kommissionen har foreslået, som giver 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 justeringer. 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

<sup>(15)</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).

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. Det vil også gøre det muligt for de tyske myndigheder at indsamle flere data til en ny fremtidig vurdering af foranstaltningen.

### **Statsstøttere**

Den afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh, som planlægges af de tyske myndigheder, overholder minimumsafgiftssatsen, jf. artikel 10 i direktiv 2003/96/EF. Foranstaltningen opfylder dermed en af de betingelser, der er fastlagt i artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014<sup>(16)</sup>, som fastsætter, under hvilke betingelser en sådan foranstaltning er fritaget for anmeldelseskravet i forbindelse med statsstøtte. Det kan dog ikke på nuværende tidspunkt fastslås, om alle betingelserne i forordningen er opfyldt, og forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse forhindrer ikke Kommissionen i at kræve, at Tyskland skal følge statsstøttere.

## **2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

### **Høring af interesserede parter**

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

### **Ekspertbistand**

Der var ikke behov for ekstern ekspertbistand.

### **Konsekvensanalyse**

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

## **3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET**

### **Nærhedsprincippet**

Indirekte beskatning som omfattet af artikel 113 i TEUF er ikke i sig selv et område, der falder ind under EU's 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 den 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: Rådsafgørelse.

---

<sup>(16)</sup> Kommissionens forordning (EF) 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).

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

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

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

Forslag til

## **RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE**

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

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet<sup>(1)</sup>, særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/445/EU fik Tyskland tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land"), i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF, indtil 16. juli 2014.
- (2) Ved brev af 26. februar 2014 anmodede Tyskland om tilladelse til fortsat at anvende en reduceret elafgiftssats på strøm fra land i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF.
- (3) Med den ønskede afgiftslempelse tilstræber Tyskland at fortsætte med at fremme en mere udbredt anvendelse af strøm fra land, som er en mere miljøvenlig måde for skibe at dække deres behov for elektricitet på, mens de ligger ved kaj i havne, end forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjerne.
- (4) For så vidt som anvendelsen af strøm fra land forhindrer emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrændingen af bunkerfuel om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, bidrager den til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (5) At give Tyskland 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 tilfælde. Af samme årsag, og på grund af teknologiens nuværende forholdsvis lave markedsindtrængningsgrad, vil foranstaltningen sandsynligvis ikke resultere i væsentlige konkurrencefordrejninger i sin levetid og vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markedes 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

---

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

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 Tyskland kan anvende den nuværende, specifikke afgiftslempelse, som denne afgørelse vedrører, uden afbrydelse. Den tilladelse, der anmodes om, bør derfor gives med virkning fra den 17. juli 2014 i umiddelbar fortsættelse af den tidligere ordning i Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/445/EU.
- (8) Denne afgørelse har ingen indflydelse på anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

Det tillades herved Tyskland at anvende en reduceret elafgiftssats 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 får virkning på dagen for offentliggørelsen.

Den anvendes fra den 17. juli 2014.

Den udløber den 16. juli 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 Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*