



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 17 september 2020
(OR. en)

10893/20

**Interinstitutionellt ärende:
2020/0254(NLE)**

**FISC 181
ECOFIN 813
ENER 299
TRANS 401**

FÖRSLAG

från:	Martine DEPREZ, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	14 september 2020
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2020) 497 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT om tillstånd för Sverige att tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

För delegationerna bifogas dokument – COM(2020) 497 final.

Bilaga: COM(2020) 497 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.9.2020
COM(2020) 497 final

2020/0254 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

**om tillstånd för Sverige att tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls
fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG**

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Beskattning av energiprodukter och elektricitet i unionen regleras genom rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet¹ (nedan kallat *energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

I enlighet med artikel 19.1 i direktivet, samt bestämmelserna i framför allt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt och på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Sverige har genom rådets genomförandebeslut 2014/725/EU av den 14 oktober 2014² (som föregicks av rådets genomförandebeslut 2011/384/EU av den 20 juni 2011³) redan fått tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls fartyg i hamn (landström) vilka inte är privata nöjesfartyg⁴.

Syftet med detta förslag är att förlänga tillståndet i enlighet med Sveriges ansökan, eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla den 25 juni 2020.

Genom en skrivelse av den 15 augusti 2019 underrättade de svenska myndigheterna kommissionen om att de önskade förlänga den nuvarande åtgärden till och med den 31 december 2023. Ytterligare upplysningar tillhandahölls genom en skrivelse av den 1 april 2020.

De svenska myndigheternas avsikt är att fortsätta att tillämpa en nedsatt skattesats på 5 svenska kronor (ca. 0,484 EUR)⁵ per MWh för landström. Vid den tidpunkt då ansökan lämnades överensstämde denna skattesats med den minimiskattesats för el för yrkesmässig användning som fastställs i direktiv 2003/96/EG. I artikel 13 i direktivet fastställs en toleransgräns på 5 % för medlemsstater som inte har infört euron.

Det erinras om att medlemsstaterna enligt artikel 13 i energiskattedirektivet en gång om året måste kontrollera om de skattesatser som anges i nationell valuta överensstämmer med minimiskattesatserna i direktivet. Detta sker med hjälp av de växelkurser som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning* den första arbetsdagen i oktober. Medlemsstaterna får bibehålla de skattebelopp som gäller vid tiden för den årliga justeringen endast om den i euro omräknade skattenivån skulle innebära en skattehöjning uttryckt i nationell valuta med mindre än 5 % eller 5 EUR, beroende på vilket som är lägst.

Den giltighetstid för undantaget som Sverige ansöker om är 26 juni 2020–31 december 2023. Denna tidsperiod ligger i anslutning till det nuvarande undantaget och överskrider inte den längsta tillåtna perioden enligt artikel 19 i energiskattedirektivet.

¹ EUT 283, 31.10.2003, s. 51.

² EUT L 301, 21.10.2014, s. 27.

³ EUT L 170, 30.6.2011, s. 36.

⁴ Begreppet *privata nöjesfartyg* definieras i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

⁵ Samtliga beräkningar bygger på växelkursen den 1 oktober 2018, dvs. 10,3300 svenska kronor för 1 EUR. Se EUT C 353, 2.10.2018, s. 1.

Syftet med skattenedsättningen är att uppmuntra till att dessa fartyg, vilka för sin elförsörjning oftast använder en hjälpmotor som drivs med olja, i stället ska använda landström. Bestämmelserna innebär reducerade utsläpp från fartyg som ligger i hamn, vilket minskar nedfallet av försurande ämnen, något som är ett problem framför allt i sydvästra Sverige. Bestämmelserna bedöms även leda till avsevärda lokala miljöförbättringar, bl.a. i form av minskat buller.

Nedsättningen innebär att den energiskatt som gäller för landström sänks från den normalt tillämpliga nivån på 34,7 svenska kronor per MWh till 5 svenska kronor per MWh.

Samtidigt måste medlemsstaterna enligt artikel 14.1 c i energiskattedirektivet undanta energiprodukter som används för att framställa elektricitet – och den elektricitet som framställs – ombord på fartyg i hamn. De kan också göra detta i fråga om elektricitet som framställs ombord på fartyg för sjöfart på inre vattenvägar i enlighet med artikel 15.1 f i direktivet. Sverige har bekräftat att detta frivilliga undantag har införlivats.

Sverige kommer att tillämpa den nedsatta skattesatsen på all leverans av landström på minst 380 V till fartyg som används för yrkesmässig sjöfart och har en bruttodräktighet på minst 400. De svenska myndigheterna anser att denna gräns är lämplig för att garantera att en absolut majoritet av de fartyg som används i internationell trafik och de större fartyg som används i nationell trafik kommer att omfattas av den föreslagna nedsättningen. Dessa fartyg anses stå för den största delen av utsläppen från hjälpmotorer som används ombord när fartygen ligger i hamn. Nedsättningen gäller inte när fartyget används för privata ändamål eller när fartyget är upplagt eller på ett varaktigt sätt är taget ur trafik.

Det finns emellertid ingen skyldighet för fartyg att använda landström.

De svenska myndigheterna tillstår att åtgärden utgör statligt stöd. Den omfattas emellertid av punkterna 167–174 i kommissionens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi under 2014–2020. Åtgärden uppfyller också de materiella villkoren i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (den *allmänna gruppundantagsförordningen*).

De svenska myndigheterna medger att åtgärden gynnar ägare av fartyg i yrkesmässig trafik. De anser dock att åtgärden är konkurrensneutral så till vida att den är öppen för samtliga fartyg, undantaget fartyg för privat bruk, som ligger i svenska hamnar. Sverige anser att inverkan på handeln mellan medlemsstaterna kommer att bli försumbar, eftersom valet av hamn beror på lastens destination, inte på möjligheten att få lägre hamnkostnader till följd av skattenedsättningen för landström.

De årliga budgetutgifterna uppskattas till 6 miljoner svenska kronor.

Åtgärden beviljas i form av en återbetalning som minskar skatten på den berörda elen.

De svenska myndigheterna anser att skattenedsättningen för landström inte medför någon betydande konkurrensfördel för fartygsoperatörer som använder landström jämfört med dem som framställer elektricitet ombord. Om endast elkostnaden i sig och skatten tas i beaktande är kostnaden för landström med en lägre skattesats något lägre än priset på el som framställs ombord. Totalkostnaden för användning av landström påverkas emellertid också av merkostnader i form av nätavgifter, investeringar i elanslutning ombord samt direkt eller indirekt kostnaderna för investeringar i elanläggningarna i hamnarna. Eftersom investeringarna i elanläggningar i hamn och ombord är ganska kostsamma anser de svenska

myndigheterna att en lägre skattesats är en förutsättning för att hamnar och fartygsägare ska kunna göra dessa investeringar.

Syftet med åtgärden är att minska sjöfartens påverkan på miljön. Åtgärden kommer att minska luftburna föroreningar och buller från fartyg som ligger i hamn. Åtgärden kommer att bidra till att i hamnstäderna uppnå de gränsvärden för kvävedioxid som fastställs i luftkvalitetsdirektivet (2008/50/EG). Den har även en positiv effekt på luftkvaliteten i övrigt kring hamnarna.

Sverige har ansökt om att tillståndet beviljas till och med den 31 december 2023, med början den 26 juni 2020, en tidsperiod som ligger i anslutning till det nuvarande undantaget och inom den längsta tillåtna tidsperioden enligt artikel 19.2 i direktivet.

• **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Beskattnings av elektricitet regleras genom direktiv 2003/96/EG, särskilt artikel 10. I artikel 14.1 c föreskrivs en obligatorisk skattebefrielse för energiprodukter för sjöfart samt för elektricitet som framställs ombord på ett fartyg. I artiklarna 5, 15 och 17 föreskrivs en möjlighet för medlemsstaterna att tillämpa skattedifferentieringar, inklusive skattebefrielse och skattenedsättningar, för viss användning av elektricitet. Bestämmelserna föreskriver dock inte i sig någon nedsatt skatt på landström.

Åtgärden utgör statligt stöd och omfattas av tillämpningsområdet för EU:s lagstiftning om denna fråga, i synnerhet kommissionens förordning 651/2014/EU⁶.

Bestämmelser i energiskattedirektivet

Bedömning av åtgärden mot bakgrund av artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

Artikel 19.1 första stycket i direktivet har följande lydelse:

Utöver de bestämmelser som är angivna i föregående artiklar, särskilt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Kommissionen har redan rekommenderat landström som ett alternativ till framställning av elektricitet ombord på fartyg i hamn och har således erkänt landströmmens miljöfördelar⁷.

Införandet av en förmånlig skattebehandling av landström kan göras enligt artikel 19 i direktivet eftersom syftet är att varje medlemsstat ska kunna införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar av särskilda politiska hänsyn.

Sverige har begärt att åtgärden ska gälla i cirka 3,5 år, vilket är kortare än den längsta period som tillåts enligt artikel 19.2 (sex år). I princip bör tillämpningsperioden för undantaget vara tillräckligt lång för att inte avskräcka hamnoperatörer och elleverantörer från att fortsätta med eller påbörja nödvändiga investeringar i landströmsanläggningar. Denna tidsperiod kommer att ge rättssäkerhet även för fartygsoperatörer som måste planera sina investeringar i utrustning ombord.

⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

⁷ Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (EUT L 125, 12.5.2006).

Undantaget bör dock inte undergräva den framtida utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen, och det bör ta hänsyn till den kommande översynen av energiskattedirektivet och möjligheten att rådet antar en rättsakt på grundval av ett förslag från kommissionen om ändring av energiskattedirektivet. Denna översyn följer på utvärderingen av energiskattedirektivet⁸ och rådets slutsatser om EU:s ram för energibeskattnings av den 28 november 2019⁹. I slutsatserna uppmuntrar kommissionen att analysera och utvärdera möjliga alternativ i syfte att, när tiden är kommen, offentliggöra ett förslag till översyn av energiskattedirektivet samt att särskilt beakta direktivets tillämpningsområde, minimiskattesatserna och särskilda skattenedsättningar och skattebefrielser.

Det förefaller därför lämpligt att bevilja tillståndet för den period som begärs, dock under förutsättning att allmänna bestämmelser i frågan inte börjar tillämpas tidigare än 2023.

Regler om statligt stöd

Den nedsatta skattesats på 5 svenska kronor (cirka 0,484 EUR)¹⁰ per MWh som de svenska myndigheterna avser tillämpa överensstämde vid den tidpunkt då ansökan lämnades in med den lägsta skattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktiv 2003/96/EG.

Åtgärden förefaller således omfattas av artikel 44 i kommissionens förordning 651/2014/EU, där det fastställs på vilka villkor stöd i form av nedsättning av miljöskatter enligt direktiv 2003/96/EG kan undantas från kravet på anmälan av statligt stöd. Det kan dock inte i detta skede fastställas om alla villkor i förordningen är uppfyllda och förslaget till rådets genomförandebeslut påverkar inte medlemsstatens skyldighet att säkerställa överensstämmelse med reglerna för statligt stöd, i synnerhet när det gäller undantaget stöd, som omfattas av kommissionens förordning 651/2014/EU.

• Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Miljö- och klimatförändringspolitik

Den åtgärd som ansökan gäller rör huvudsakligen EU:s miljöpolitik. Eftersom åtgärden kommer att bidra till att minska förbränningen av bunkerbränsle på fartyg i hamn, kommer den även att bidra till målet att förbättra den lokala luftkvaliteten, minska bullret och motverka klimatförändringen. Enligt direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet¹¹ måste medlemsstaterna säkerställa att nivåerna av flera luftföroreningar inte överskrider de gränsvärden, målvärden och andra luftkvalitetsnormer som fastställs i direktivet. Skyldigheten innebär att medlemsstaterna måste hitta lösningar på problem såsom utsläpp från fartyg när de ligger i hamn där det är relevant, och det är möjligt att man i hamnar med sådana problem kommer att uppmuntra till användning av landström som en del av en övergripande luftkvalitetsstrategi. Användning av landström främjas också enligt direktiv (EU) 2016/802¹² om svavelhalten i marina bränslen.

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Rådets slutsatser av den 28 november 2019, 14608/19 FISC 458.

¹⁰ Samtliga beräkningar bygger på växelkursen den 1 oktober 2018, dvs. 10,3300 svenska kronor för 1 EUR. Se EUT C 353, 2.10.2018, s. 1.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 11.6.2008, s. 1).

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58).

Enligt de svenska myndigheterna har användningen av landström lett till minskade utsläpp av svaveldioxid, kväveoxider, partiklar och koloxider. De svenska myndigheterna har för närvarande inga nyare uppskattningar av de utsläppsminskningar som åtgärden uppges innebära. Åtgärdens fulla potential har inte uppnåtts eftersom det krävs dyrbar utrustning på både kajer och fartyg. Användningen av landström är viktig för Sverige i landets strävan efter att uppfylla luftkvalitetsnormerna i enlighet med direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa.

Energipolitik

Åtgärden ligger i linje med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen¹³, som tar upp frågan om installation av landströmsanläggningar i hamnar där det finns efterfrågan och förutsatt att kostnaderna är proportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna. Detta har också erkänts som ett mål av gemensamt intresse för beviljande av statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget¹⁴.

Det bör i detta sammanhang erinras om att ett viktigt skäl till att landströmmen inte är konkurrenskraftig är att alternativet, det vill säga el som framställs ombord på fartyg i hamn, för närvarande är fullständigt skattebefriat: för det första är det bunkerbränsle som förbränns för att framställa elektriciteten skattebefriat i enlighet med artikel 14.1 a i direktiv 2003/96/EG, och för det andra är den elektricitet som framställs ombord på fartyg skattebefriad (se artikel 14.1 c i direktiv 2003/96/EG). Den sistnämnda skattebefrielsen kan anses svårförenlig med unionens miljömål, men speglar praktiska hänsyn. För att beskatta den elektricitet som framställs ombord skulle det krävas en deklaration av fartygsägaren – ofta etablerad i tredjeland – eller av operatören om mängden förbrukad elektricitet. I deklarationen skulle man dessutom behöva ange den andel el som förbrukats på territorialvattnet i den medlemsstat där skatten ska betalas. Det skulle skapa en enorm administrativ börda för fartygsägarna att behöva göra sådana deklarationer för varje medlemsstat vars territorialvatten berörs.

Transport

Denna åtgärd är i linje med kommissionens rekommendation 2006/339/EG om främjande av landström för fartyg i unionshamnar¹⁵ och kommissionens meddelande Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik¹⁶.

Den inre marknaden och sund konkurrens

När det gäller den inre marknaden och sund konkurrens minskar åtgärden endast den befintliga snedvridningen mellan två konkurrerande elkällor för fartyg i hamn, det vill säga framställning av el ombord och landström, som orsakas av skattebefrielsen för bunkerbränsle.

De svenska myndigheterna har inte iakttagit några betydande förändringar i fartygsägarnas val av hamnar som kan kopplas till tillgången till anläggningar för landström. För närvarande är

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

¹⁴ C(2014) 2231 final av den 9 april 2014.

¹⁵ Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (EUT L 125, 12.5.2006).

¹⁶ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén – Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018, KOM(2009) 8 slutlig av den 21 januari 2009.

det främst färjor och trafik längs fastställda rutter som använder landström. Fartygsägarnas val av hamn grundar sig inte på huruvida hamnen tillhandahåller landström eller ej. Enligt berörda parter väljer kryssningsfartyg dock ofta hamnar där landström är tillgänglig.

Dessutom kommer landström att finnas tillgänglig för berörda fartyg oberoende av flagg och utan att leda till en mer fördelaktig skattebehandling av nationella ekonomiska aktörer i förhållande till konkurrenter från andra EU-medlemsstater.

Vad gäller konkurrensen mellan hamnar förväntas den potentiella effekt på handeln mellan medlemsstaterna som skulle kunna uppkomma om fartyg ändrar sina rutter på grund av möjligheten att få tillgång till landström med nedsatt skattesats vara försumbar. I en situation där det, som anges ovan, åtminstone på kort sikt inte är sannolikt att användningen av landström – trots skattenedsättningen – blir mer ekonomiskt fördelaktig än framställning ombord, är det inte heller sannolikt att skattenedsättningen för landström avsevärt snedvrider konkurrensen mellan hamnar genom att locka fartyg att ändra sin rutt beroende på var detta alternativ erbjuds.

Den tidsram under vilken förlängningen av tillståndet att tillämpa en nedsatt skattesats föreslås gälla, såvida inte den nuvarande ramen och situationen förändras betydligt, gör det osannolikt att den analys som gjorts i de föregående punkterna kommer att ändras före den dag då åtgärden upphör att gälla.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Artikel 19 i rådets direktiv 2003/96/EG.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Indirekt beskattning, som behandlas i artikel 113 i EUF-fördraget, utgör inte i sig ett område där Europeiska unionen har ensam behörighet i den mening som avses i artikel 3 i EUF-fördraget.

I enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG ges dock rådet genom sekundärrätten en exklusiv befogenhet att ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i denna bestämmelse. Medlemsstaterna kan därför i detta sammanhang inte träda i rådets ställe. Följaktligen är subsidiaritetsprincipen inte tillämplig på föreliggande genomförandebeslut. Eftersom denna rättsakt inte är ett utkast till lagstiftningsakt, bör den i alla händelser inte översändas till de nationella parlamenten i enlighet med protokoll nr 2 till fördragen för granskning av överensstämmelsen med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Skattenedsättningen överstiger inte vad som är nödvändigt för att uppnå det berörda målet.

- **Val av instrument**

Föreslaget instrument är rådets genomförandebeslut. I artikel 19 i direktiv 2003/96/EG föreskrivs ingen annan typ av åtgärd.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Åtgärden kräver ingen utvärdering av befintlig lagstiftning.

- **Samråd med berörda parter**

Detta förslag grundas på en ansökan av Sverige och berör endast denna medlemsstat.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Det har inte behövts några externa sakkunnigutlåtanden.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag gäller ett tillstånd som en enskild medlemsstat har ansökt om, och ingen konsekvensbedömning krävs.

Enligt de uppgifter som Sverige lämnat kommer åtgärden att ha en begränsad inverkan på skatteintäkterna. De svenska myndigheterna har gjort en uppskattning av skatteutgifterna från åtgärden och väntar sig en förlust på 6 miljoner svenska kronor per år under de kommande åren.

Sverige förväntar sig att åtgärden kommer att ha en positiv inverkan när det gäller uppnåendet av landets miljömål, i synnerhet förbättring av luftkvaliteten i enlighet med direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet och renare luft i Europa. Användningen av landström har lett till minskade utsläpp av svaveldioxid, kväveoxider, partiklar och koloxider. Åtgärdens fulla potential har inte uppnåtts eftersom det krävs dyrbar utrustning på både kajer och fartyg.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Åtgärden ger ingen förenkling. Detta förslag grundas på en ansökan från Sverige och berör endast Sverige.

- **Grundläggande rättigheter**

Åtgärden påverkar inte de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Denna åtgärd medför inga finansiella eller administrativa kostnader för unionen. Förslaget påverkar därför inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

En genomförandeplan är inte nödvändig. Detta förslag gäller ett tillstånd om en skattenedsättning som en enskild medlemsstat har ansökt om. Det ges för en begränsad period, till och med den 31 december 2023. Den skattesats som ska tillämpas måste överensstämma med den minimiskattenivå som fastställs i energiskattedirektivet. Åtgärden kan utvärderas vid en begäran om förlängning efter det att giltighetsperioden har löpt ut.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förslaget kräver inga förklarande dokument om införlivande.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I artikel 1 föreskrivs att Sverige får tillstånd att tillämpa en nedsatt energiskattesats för direkt tillhandahållande av el till fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i svenska hamnar (landström). Skattesatsen måste ligga i linje med den minimiskattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet. Det kommer inte att vara möjligt att leverera elektricitet till en reducerad skattesats till privata nöjesfartyg enligt definitionen i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

I artikel 2 fastställs att tillståndet i enlighet med Sveriges begäran ska beviljas från och med den 26 juni 2020 – i anslutning till rådets genomförandebeslut 2014/725/EU – till och med den 31 december 2023, vilket ligger inom den längsta tillåtna period på sex år som fastställs i direktivet.

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Sverige att tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet¹, särskilt artikel 19,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Genom rådets genomförandebeslut 2014/725/EU² fick Sverige tillstånd att till och med den 25 juni 2020 tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls fartyg i hamn ("landström") i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG.
- (2) Genom en skrivelse av den 15 augusti 2019 ansökte Sverige om tillstånd att fortsätta att tillämpa en nedsatt skattesats för landström i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG. De svenska myndigheterna lämnade ytterligare upplysningar genom en skrivelse av den 1 april 2020.
- (3) Syftet med den reducerade skattesats som Sverige har för avsikt att tillämpa är att fortsätta att främja användningen av landström. Användningen av sådan elektricitet anses vara ett ur miljösynpunkt mindre skadligt sätt att tillgodose behovet av elektricitet för fartyg som ligger i hamn än förbränning av bunkerbränsle ombord på sådana fartyg.
- (4) Eftersom man vid användning av landström undviker utsläpp av luftföroreningar från förbränning av bunkerbränsle bidrar sådan användning till en bättre lokal luftkvalitet i hamnstäderna och till minskat buller. Åtgärden förväntas därför bidra till målen för unionens miljö-, hälso- och klimatpolitik.
- (5) Att tillåta Sverige att tillämpa en nedsatt skattesats för landström går inte utöver vad som är nödvändigt för att öka användningen av landström, eftersom elframställning ombord i de flesta fall kommer att förbli det mest konkurrenskraftiga alternativet. Av samma skäl och på grund av att den aktuella tekniken för närvarande har en relativt liten marknadsspridning är det inte troligt att åtgärden kommer att leda till betydande snedvridningar av konkurrensen under den tid den är tillämplig, och den kommer således inte att inverka negativt på den inre marknadens funktion.
- (6) Enligt artikel 19.2 i direktiv 2003/96/EG ska varje tillstånd som beviljas enligt den bestämmelsen vara strikt tidsbegränsat. För att säkerställa att giltighetsperioden är tillräckligt lång så att berörda ekonomiska aktörer inte avskräcks från att göra

¹ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

² EUT L 301, 21.10.2014, s. 27.

nödvändiga investeringar bör tillståndet beviljas till och med den 31 december 2023. Tillståndet bör dock upphöra att gälla från och med tillämpningsdagen för allmänna bestämmelser om skatteförmåner för landström som antas av rådet på grundval av artikel 113 eller en annan relevant bestämmelse i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, om sådana allmänna bestämmelser blir tillämpliga före den 31 december 2023.

- (7) För att sörja för hamn- och fartygsoperatörernas rättssäkerhet, och för att undvika en potentiell ökning av den administrativa bördan för distributörer och återförsäljare av el, bör det säkerställas att Sverige kan fortsätta att tillämpa en nedsatt skattesats på landström. Tillståndet bör därför beviljas med verkan från och med den 26 juni 2020, så att det blir tillämpligt omedelbart efter det att det tidigare arrangemanget enligt rådets genomförandebeslut 2014/725/EU har upphört att gälla.
- (8) Detta beslut påverkar inte tillämpningen av unionsreglerna för statligt stöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Sverige ges härmed tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i hamn (landström), under förutsättning att de minimiskattenivåer som avses i artikel 10 i direktiv 2003/96/EG iakttas.

Artikel 2

Detta beslut ska tillämpas från och med den 26 juni 2020 till och med den 31 december 2023.

Om rådet, på grundval av artikel 113 eller en annan relevant bestämmelse i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, antar allmänna bestämmelser om skattefördelar för landström, ska detta beslut dock upphöra att gälla samma dag som dessa allmänna bestämmelser blir tillämpliga.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Sverige.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande