

Bruxelles, den 13. oktober 2021
(OR. en)

12831/21

**Interinstitutionel sag:
2021/0324(NLE)**

**FISC 164
ECOFIN 973
ENER 425
TRANS 600**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	13. oktober 2021
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2021) 630 final
Vedr.:	Forslag til RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE om bemyndigelse af Italien til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, bortset fra fritidsfartøjer [i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF]

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2021) 630 final.

Bilag: COM(2021) 630 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.10.2021
COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Italien til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, bortset fra fritidsfartøjer [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.

Italien har anmodet om tilladelse til i en periode på seks år at anvende en reduceret sats for levering af strøm fra land til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, og som er udstyret med strømanlæg med en nominel kapacitet på mere end 35 kW. Formålet med dette forslag er at give denne tilladelse i form af en undtagelse, der i overensstemmelse med anmodningen vil være gyldig i seks år fra den 18. oktober.

Ved brev af 14. september 2020 meddelte de italienske myndigheder Kommissionen deres planer om at iværksætte foranstaltningen. Der blev fremsendt yderligere oplysninger den 12. maj 2021.

Italien anmoder om tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh — svarende til minimumsafgiftssatsen for elektricitet til erhvervsmæssigt forbrug som fastsat i direktivet — på levering af strøm fra land til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, og som er udstyret med strømanlæg med en nominel kapacitet på over 35 kW.

Den ønskede gyldighedsperiode er seks år, hvilket ligger inden for den maksimale periode, der tillades i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 19.

Med den ønskede foranstaltning ønsker Italien 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 reducerede afgiftssats for dem, der indrømmes reduktion, 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.

På den anden side skal medlemsstaterne 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 på indre vandveje, jf. artikel 15, stk. 1, litra f), i direktivet. Italien har bekræftet gennemførelsen af sidstnævnte fakultative undtagelse.

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

Som anført i anmodningen er elektrificeringen af havnekajer i øjeblikket ikke udbredt i Italien, og gennemførelsen af afgiftslempelsen burde derfor ikke have økonomiske virkninger på kort sigt. De italienske myndigheder kunne ikke på forhånd skønne, hvor mange der indrømmes reduktion inden for rammerne af foranstaltningen, og kunne derfor ikke angive de årlige budgetudgifter.

De italienske myndigheder har anført, at afgiftslempelsen finder anvendelse på alle skibe, som ligger ved kaj i en havn, og som er udstyret med strømanlæg med en nominel kapacitet på mere end 35 kW, bortset fra fritidsfartøjer, dvs. at alle skibe, der bedriver erhvervsmæssig sejlads, uanset deres størrelse eller hvilket flag de fører, kan drage fordel af afgiftslempelsen.

Grunden til, at anvendelsesområdet for den omhandlede foranstaltning er blevet begrænset til fartøjer, der er udstyret med strømanlæg med en nominel kapacitet på over 35 kW, er nært forbundet med det miljømål, som forfølges. De italienske myndigheder antager, at fartøjer, der er udstyret med strømanlæg med en lav nominel kapacitet, mens de befinder sig i havne som regel vil gøre brug af elektricitet, der leveres direkte af landbaserede anlæg til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land"), og ikke selvstændige elektriske generatorer gennem deres egne forbrændingsmotorer. Derfor bidrager fartøjer med en nominel kapacitet på under 35 kW, der ligger ved kaj i havne, ikke til forureningen. Begrundelsen for den pågældende afgiftsforanstaltning for fartøjer, der er udstyret med større strømanlæg, som normalt holder deres egne elektriske generatorer drevet af fossile brændstoffer i drift, er netop at tilskynde dem til at anvende den elektricitet, der leveres fra anlæg på land, mens de ligger ved kaj.

Foranstaltningen er ikke tilgængelig for virksomheder i økonomiske vanskeligheder eller virksomheder, der er genstand for 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.

Med afgiftslempelsen ønsker Italien at give relevante operatører et incitament til at udvikle og anvende strøm fra land for at reducere luftforurening fra forbrænding af brændstoffer om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, samt CO₂-emissioner. Anvendelsen af en reduceret afgiftssats vil forbedre konkurrencesituationen for strøm fra land i forhold til forbrændingen af bunkerfuel om bord på fartøjer, idet bunkerfuel er fritaget for afgift.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Beskatning af elektricitet reguleres ved energibeskatningsdirektivet 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.

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 italienske 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 mindske 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 herved². Dem, der indrømmes reduktion, 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 indrømme yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Italien 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 påbegynde eller fortsat 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 revisionen af energibeskatningsdirektivet og Rådets mulige vedtagelse af en retsakt, der er baseret på Kommissionens forslag om ændring af energibeskatningsdirektivet, der blev offentliggjort den 14. juli 2021³.

Selv om det synes hensigtsmæssigt at give tilladelsen for den periode, der anmodes om, kan gyldighedsperioden for undtagelsen omstændighederne taget i betragtning være kortere end den, der anmodes om, hvis de almindelige bestemmelser på området træder i kraft tidligere.

Statsstøttereabler

Den reducerede afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh, som påtænkes af de italienske 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 miljøskatter og -afgifter 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 statsstøttereablerne, navnlig hvad angår fritaget støtte i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014⁴.

² 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).

³ Forslag til Rådets direktiv om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning), 14.7.2021, COM(2021) 563 final, 2021/0213 (CNS).

⁴ 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).

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

Miljø- og klimapolitik

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljø- og klimapolitik. I det omfang, hvor den bidrager til at reducere forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen bidrage til målsætningen om at forbedre den lokale luftkvalitet. I henhold til artikel 13 i direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet⁵ 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 gennem direktiv 2016/802/EU⁶, 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 italienske myndigheder, at de lokale emissioner vil blive reduceret gennem anvendelse af 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. Udbygning 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 forbrænding af bunkerfuel takket være en højere systemeffektivitet og forskellen i de anvendte brændstoffer.

Energipolitik

Foranstaltningen er i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer⁷, 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 TEUF⁸.

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

⁵ 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).

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ C(2014) 2231 final af 9. april 2014.

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 indebære 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 afgiftsmæssige behandling i henhold til direktivets artikel 15, stk. 1, litra f) (gennemført af Italien). Under disse omstændigheder kan det være berettiget ikke at straffe det mindre forurenende alternativ, nemlig strøm fra land, ved at tillade Italien at anvende en reduceret 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 havne⁹, og med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik – strategiske mål og anbefalinger"¹⁰.

Det indre marked og loyal konkurrence

For så vidt angår det indre marked og loyal konkurrence vil den ønskede foranstaltning kun reducere den eksisterende forvridding mellem to konkurrerende elektricitetskilder til fartøjer, der ligger ved kaj, nemlig produktion af strøm om bord og strøm fra land, som skyldes afgiftsfritagelsen for bunkerfuel.

Hvad angår konkurrencen mellem skibsoperatører skal det først nævnes, at der ifølge de italienske myndigheder i øjeblikket ikke findes fartøjer, som ligger ved kaj i en havn — og som er udstyret med strømanlæg med en nominel kapacitet på mere end 35 kW — der anvender strøm fra land. 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 bord¹¹, 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 forvridding af denne art, eftersom Italien vil overholde den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF for elektricitet til erhvervsmæssigt forbrug.

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

Desuden og som tidligere nævnt opnår skibsoperatører, som aftager strøm fra land, der beskattes med minimumssatsen, jf. direktiv 2003/96/EF, i princippet ikke en økonomisk fordel i forhold til operatører, der producerer deres egen strøm om bord, fordi denne strøm er fritaget for beskatning. Ifølge de italienske myndigheder vil en udskiftning af egen produktion om bord på skibe med strøm fra land, der beskattes med den gældende minimumssats, ikke føre til en væsentlig generel omkostningsfordel¹².

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 reduceret 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.

Det kunne betragtes som en forvridning af markedet, at anvendelsen af den reducerede afgiftssats er begrænset til leverancer af strøm fra land på mindst 380 V til fartøjer, der anvendes til kommerciel skibsfart. De italienske myndigheder har imidlertid oplyst, at der ikke leveres nogen strøm fra land på mindre end 380 volt til kommercielle fartøjer, idet elektricitet med denne spænding kun leveres til små fritidsfartøjer.

Den tidsramme, for hvilken det foreslås at tillade, at der anvendes en reduceret afgiftssats, gør det, medmindre der sker betydelige ændringer i den nuværende ramme og 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 indrømme yderligere fritagelser eller lempelser med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan derfor ikke sætte sig i stedet for

¹² De italienske myndigheder anfører som eksempel et mellemstort fartøj, der er udstyret med strømanlæg med en samlet nominel kapacitet på 200 kW: Den økonomiske fordel, der følger af anvendelsen af den påtænkte punktafgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh, vil — i betragtning af den gældende nationale sats og en rimelig samtidighedsfaktor ved brug af elektricitet — kun udgøre 30 euro beregnet i forhold til en hel dag ved kaj i havnen.

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 Italien og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag vedrører en tilladelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om, og kræver ikke en konsekvensanalyse.

Ifølge de oplysninger, som Italien har fremlagt, vil foranstaltningen på kort sigt ikke have nogen indvirkning på skatteindtægterne. Som nævnt ovenfor kunne de italienske myndigheder ikke foretage et skøn over, hvor mange der indrømmes reduktion. Afgiftssatsen for strøm fra land vil stadig ligge over den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Italien forventer, at foranstaltningen vil bidrage positivt til at virkeliggøre landets miljømål, navnlig reduktion af emissioner og forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer.

- **Målettet regulering og forenkling**

Foranstaltningen indebærer ikke en forenkling. Den er genstand for Italiens 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. Afgiftssatsen, der vil blive anvendt, er lig med den minimumsafgiftssats, der er fastsat i energibeskatningsdirektivet. Foranstaltningen kan evalueres, hvis der anmodes om en fornyelse, efter at gyldighedsperioden er udløbet.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Forslaget kræver ingen forklarende dokumenter om gennemførelsen.

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

I artikel 1 fastsættes det, at Italien får tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i italienske havne, bortset fra fritidsfartøjer ("strøm fra land"). Den nedsatte afgiftssats må ikke være lavere end 0,50 EUR pr. MWh, dvs. den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssigt forbrug, der er fastsat ved direktivet. Det vil ikke være muligt at levere elektricitet til en reduceret sats til fritidsfartøjer som defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

Ved artikel 2 fastsættes det, at den ønskede tilladelse gives for en periode på seks år fra den 18. oktober 2021 og indtil den 17. oktober 2027, hvilket er den maksimalt tilladte periode.

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Italien til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, bortset fra fritidsfartøjer [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 14. september 2020 anmodede Italien i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF om tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til søgående fartøjer og fartøjer til sejlads på indre vandveje, som ligger ved kaj i en havn, bortset fra fritidsfartøjer ("strøm fra land"). Ved brev af 12. maj 2021 fremsendte Italien yderligere oplysninger.
- (2) Gennem den reducerede afgiftssats tilstræber Italien at fremme anvendelsen af strøm fra land, der anses for at være en miljømæssigt mindre skadelig måde at dække behovet for elektricitet for fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, end forbrænding af bunkerfuel om bord på disse fartøjer.
- (3) For så vidt som man ved anvendelsen af strøm fra land undgår emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, forbedrer en sådan anvendelse den lokale luftkvalitet i havnebyer. Den reducerede afgiftssats forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (4) En tilladelse til Italien til at anvende en reduceret 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 føre til væsentlige konkurrenceforvridninger i sin levetid, og den vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds funktion.
- (5) For at gøre det muligt for havne- og skibsoperatører samt virksomheder, der distribuerer og videredistribuerer elektricitet, fortsat at fremme anvendelsen af strøm fra land bør det tillades Italien at anvende en reduceret afgiftssats på denne type elektricitet.

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

- (6) I henhold til artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF skal enhver tilladelse, der gives i henhold til nævnte bestemmelse, være strengt tidsbegrænset. For at sikre, at tilladelsen er af en tilstrækkelig varighed til ikke at afholde de relevante økonomiske aktører fra at foretage de nødvendige investeringer, bør den ønskede tilladelse gives for en periode på seks år fra den 18. oktober 2021. 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 udløbet af anvendelsesdatoen for den ønskede tilladelse.
- (7) Denne afgørelse berører ikke anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —
- VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

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

Artikel 2

Denne afgørelse anvendes fra den 18. oktober 2021 til den 17. oktober 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 Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand