



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 13 oktober 2021
(OR. en)

12831/21

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0324(NLE)**

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

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	13 oktober 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2021) 630 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT om tillstånd för Italien att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras direkt till fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, vid kaj i hamn [i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG]

För delegationerna bifogas dokument – COM(2021) 630 final.

Bilaga: COM(2021) 630 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.10.2021
COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Italien att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras direkt till fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, vid kaj i hamn [i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG]

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Beskattningen 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 (*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.

Italien ansökte om tillstånd att tillämpa en reducerad skattesats för leverans av landström till fartyg i hamn som är utrustade med elektriska anläggningar med en nominell installerad kapacitet på mer än 35 kW, för en period på sex år. Syftet med detta förslag är att bevilja ett sådant tillstånd genom skattebefrielse som, i enlighet med ansökan, gäller för en period på sex år från och med den 18 oktober 2021.

Genom en skrivelse av den 14 september 2020 underrättade de italienska myndigheterna kommissionen om att de önskade tillämpa åtgärden. Ytterligare information lämnades dessutom den 12 maj 2021.

Italien ansöker om tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats på 0,50 euro per MWh – vilket motsvarar den minimiskattesats för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet – för landström till fartyg i hamn som är utrustade med elektriska anläggningar med en nominell installerad kapacitet på mer än 35 kW.

Den begärda giltighetstiden är sex år. Denna tidsperiod överskrider inte den längsta tillåtna perioden enligt artikel 19 i energiskattedirektivet.

Genom den åtgärd som Italien ansöker om vill landet ge ett incitament för användning av landström, som anses vara ett mindre förorenande alternativ än framställning av elektricitet ombord på fartyg i hamn. Enligt ansökan kommer den nedsatta skattesatsen för elektricitet att vara 0,50 euro per MWh för dem som omfattas av skattenedsättningen. Detta är den minimiskattesats för elektricitet som anges i artikel 10.1 i direktivet och tabell C i bilaga I till direktivet. På grund av energiskattens degressiva struktur kommer den relativa fördelen att vara högre för operatörer som driver (och användare av) anläggningar med en relativt låg förbrukning.

Å andra sidan måste medlemsstaterna enligt artikel 14.1 c i energiskattedirektivet bevilja skattebefrielse för energiprodukter som används för att framställa elektricitet – och den elektricitet som framställs – ombord på fartyg i hamn. Skattebefrielsen kan också tillämpas i fråga om energiprodukter som används för att framställa elektricitet – och den elektricitet som framställs – ombord på fartyg för sjöfart på inre vattenvägar i enlighet med artikel 15.1 f i direktivet. Italien bekräftade att denna frivilliga skattebefrielse har införlivats.

Såsom anges i ansökan är elektrifieringen av hamnkajer för närvarande inte utbredd i Italien och därför bör genomförandet av skattenedsättningen inte få några ekonomiska effekter på kort sikt. Eftersom de italienska myndigheterna inte kunde göra någon förhandsuppskattning

¹ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

av hur många som omfattas av skattenedsättningen, kunde de inte heller tillhandahålla de årliga budgetutgifterna.

De italienska myndigheterna har angett att skattenedsättningen gäller alla fartyg i hamn som är utrustade med elektriska anläggningar med en nominell installerad kapacitet på mer än 35 kW, som inte är privata nöjesfartyg, vilket innebär att alla fartyg som är inbegripna i kommersiell sjöfart, oavsett storlek eller flagg, kan omfattas av skattenedsättningen.

Skälet till att tillämpningsområdet för den omtvistade åtgärden har begränsats till fartyg som är utrustade med elektriska system med en nominell installerad kapacitet på mer än 35 kilowatt är nära kopplat till det eftersträlvade miljömålet. De italienska myndigheterna utgår från att fartyg med elektriska system med låg nominell kapacitet, medan de befinner sig i hamnar, vanligtvis skulle använda elektricitet som tillhandahålls direkt av markanläggningar till fartyg som ligger i hamn (landström) och inte till fristående elgeneratorer genom sina egna förbränningsmotorer. Fartyg med en nominell kapacitet på mindre än 35 kW som ligger i hamn bidrar därför inte till föroreningar. Syftet med att rikta skatteåtgärden i fråga till fartyg med större elektriska system som normalt sett driver sina egna elgeneratorer med fossila bränslen är att uppmuntra dem att, när de ligger i hamn, använda den elektricitet som levereras från landbaserade anläggningar.

Åtgärden är inte tillgänglig för företag i ekonomiska svårigheter eller företag som är föremål för betalningskrav på grundval av ett tidigare kommissionsbeslut i vilket en stödåtgärd förklaras vara olaglig och oförenlig med den inre marknaden.

Genom skattenedsättningen vill Italien skapa ett incitament för de berörda operatörerna att utveckla och använda landström i syfte att minska både luftföroreningarna från förbränningen av bränsle ombord på fartyg i hamn och koldioxidutsläppen. Tillämpningen av en nedsatt skattesats kommer att göra landströmmen mer konkurrenskraftig i förhållande till förbränningen av bunkerbränsle ombord, som är skattebefriad.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Beskattning av elektricitet regleras genom energiskattedirektivet (2003/96/EG), särskilt artikel 10. I artikel 14.1 c föreskrivs en obligatorisk skattebefrielse för energiprodukter för sjöfart och 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.

Bestämmelser i energiskattedirektivet

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.

De italienska myndigheternas mål med skattenedsättningen är att främja ett miljövänligare sätt att förse fartyg med elektricitet när de ligger i hamn och därigenom förbättra den lokala luftkvaliteten och minska bullret. Kommissionen har redan rekommenderat landström som ett alternativ till framställning av elektricitet ombord på fartyg i hamn och har således erkänt

landströmmens miljöfördelar². De som beviljas skattenedsättningen skulle därmed betala EU:s minimiskattesats för elektricitet enligt energiskattedirektivet, närmare bestämt 0,50 euro per MWh, vilket kan bidra till de fastställda politiska målen.

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.

Italien har begärt att åtgärden ska gälla för den längsta period som tillåts enligt artikel 19.2 i direktivet, dvs. sex år. I princip bör tillämpningsperioden för undantaget vara tillräckligt lång för att inte avskräcka hamnoperatörer och elleverantörer från att påbörja eller fortsätta med nödvändiga investeringar i landströmsanläggningar. Tidsperioden kommer att ge största möjliga rättssäkerhet även för fartygsoperatörer som måste planera sina investeringar i utrustning ombord.

Skattebefrielsen bör dock inte undergräva den framtida utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen och den bör ta hänsyn till översynen av energiskattedirektivet och möjligheten att rådet antar en rättsakt på grundval av ett förslag från kommissionen om ändring av energiskattedirektivet som offentliggjordes den 14 juli 2021³.

Det förefaller därför lämpligt att bevilja tillståndet för den period som anges i ansökan, eftersom giltighetstiden för skattebefrielsen kan bli kortare än den period som det ansöks om, om allmänna bestämmelser i frågan skulle börja tillämpas tidigare.

Regler om statligt stöd

Den nedsatta skattesatsen på 0,50 euro per MWh som de italienska myndigheterna planerar motsvarar EU:s minimiskattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning enligt artikel 10 i direktiv 2003/96/EG.

Åtgärden förefaller således omfattas av artikel 44 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 (*allmänna gruppundantagsförordningen*), 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 (EU) nr 651/2014⁴.

• Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Miljö- och klimatförändringspolitik

Den åtgärd som Italien ansöker om rör huvudsakligen EU:s miljö- och klimatförändringspolitik. Eftersom åtgärden kommer att bidra till att minska förbränningen av bunkerbränsle på fartyg i hamn, kommer den att bidra till målet att förbättra den lokala

² Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (EUT L 125, 12.5.2006).

³ Förslag till rådets direktiv om en omstrukturering av unionens ram för beskattning av energiprodukter och elektricitet (omarbetning), 14.7.2021, COM(2021)563 slutlig 2021/0213 (CNS)

⁴ 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).

luftkvaliteten. Artikel 13 i direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet⁵ innehåller krav på att medlemsstaterna ska säkerställa att nivåerna av flera luftföroreningar inte överskrider de gränsvärden, målvärden och andra luftkvalitetsnormer som fastställs i direktivet. Dessa skyldigheter innebär att medlemsstaterna ska 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 uppmuntrar användning av landström som del av en övergripande luftkvalitetsstrategi. Användning av landström främjas också i direktiv (EU) 2016/802⁶ om svavelhalten i marina bränslen. Detta skulle också bidra till att uppfylla kraven på kvävedepositioner enligt direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter. I detta avseende förväntar sig de italienska myndigheterna att de lokala utsläppen ska minskas genom användning av landström.

Åtgärden skulle uppmuntra användningen av landström och därmed bidra till hållbara hamnar och hållbar sjöfart. Detta ligger i linje med EU:s politiska ambitioner. Utbyggnad av landström i europeiska hamnar är en av de föreslagna åtgärderna för att uppnå de mål som fastställs i den europeiska gröna given.

Åtgärden kommer sannolikt också att leda till minskade utsläpp av koldioxid, eftersom elmixen från kraftnätet på land på grund av högre systemeffektivitet och användning av annat bränsle är mindre koldioxidintensiv än den elektricitet som framställs ombord genom förbränning av bunkerbränsle.

Energipolitik

Åtgärden ligger i linje med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen⁷, som tar upp frågan om installation av landströmsanläggningar i hamnar, förutsatt att det finns efterfrågan och 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-fördraget⁸.

Det bör i detta sammanhang erinras om att ett viktigt skäl till att landströmmen inte är konkurrenskraftig är att alternativet, det vill säga elektricitet som framställs ombord på fartyg i hamn, för närvarande är fullständigt skattebefriad. Inte bara det bunkerbränsle som förbränns för att framställa skattebefriad elektricitet i enlighet med artikel 14.1 a i direktiv 2003/96/EG, utan också den elektricitet som framställs ombord på fartyg är skattebefriad (se artikel 14.1 c i direktiv 2003/96/EG). Även om den sistnämnda skattebefrielsen kan anses vara svår att förena med unionens miljömål, speglar den 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 elektricitet som förbrukats på territorialvattnet i den medlemsstat där skatten ska betalas. Det skulle skapa en enorm administrativ börda för fartygsägarna att göra sådana deklarationer för varje medlemsstat vars territorialvatten berörs. Liknande överväganden gäller för sjöfart på inre vattenvägar och den frivilliga skattebehandling som föreskrivs i artikel 15.1 f i direktivet (och som Italien har genomfört).

⁵ 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).

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ C(2014) 2231 final av den 9 april 2014.

Under dessa omständigheter kan det vara motiverat att inte bestraffa det mindre förorenande alternativet landström genom att låta Italien tillämpa en nedsatt skattesats.

Transportpolitik

Denna åtgärd är i linje med kommissionens rekommendation 2006/339/EG om främjande av landström för fartyg i unionshamnar⁹ och kommissionens meddelande om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik¹⁰.

Den inre marknaden och sund konkurrens

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

När det gäller konkurrensen mellan fartygsoperatörer måste det för det första nämnas att det enligt de italienska myndigheterna för närvarande inte finns några fartyg i hamn som är utrustade med elektriska installationer med en nominell installerad kapacitet på mer än 35 kW, som använder landström. Betydande snedvridningar av konkurrensen kan därför uppkomma endast mellan fartyg som drar nytta av den ansökta åtgärden genom att gå över till landström och andra fartyg som fortsätter att framställa elektricitet ombord. Även om en exakt kostnadsberäkning ytterst beror på oljeprisets utveckling och därför är väldigt svår att göra, tyder de senaste bedömningarna på att inte ens en fullständig skattebefrielse i de flesta fall skulle leda till lägre totala driftskostnader för landström än för elframställning ombord¹¹, varför den under inga omständigheter skulle utgöra en betydande konkurrensfördel för fartygsoperatörer som använder landström i förhållande till dem som framställer elektricitet ombord. I det aktuella fallet är en betydande snedvridning av ovannämnda slag ännu mindre troligt, eftersom Italien kommer att respektera den minimiskattenivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG för elektricitet för yrkesmässig användning.

Såsom redan har nämnts har fartygsoperatörer som erhåller landström som beskattas på den miniminivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG i princip inte någon ekonomisk fördel i förhållande till de operatörer som framställer sin egen elektricitet ombord, eftersom denna elektricitet är undantagen från beskattning. Enligt de italienska myndigheterna skulle det inte leda till någon betydande kostnadsfördel om man ersatte elektricitet framställd ombord med landström som beskattas enligt tillämplig miniminivå¹².

⁹ Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (EUT L 125, 12.5.2006).

¹⁰ 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.

¹¹ Se Service Contract on 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. Kostnadsanalysen har utförts för hamnen i Göteborg (Sverige) och hamnarna Juneau och Long Beach (Förenta staterna).

¹² De italienska myndigheterna tillhandahåller exemplet med ett medelstort fartyg utrustat med elektriska system med en total installerad nominell kapacitet på 200 kW: Den ekonomiska fördel som följer av tillämpningen av den planerade punktskattesatsen på 0,5 euro per MWh skulle – med beaktande av den gällande nationella skattesatsen och en rimlig koefficient vid samtidig användning av elektricitet – uppgå till endast trettio euro beräknat på en hel dag vid kaj i hamnen.

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 effekten på handeln mellan medlemsstaterna, som skulle kunna uppkomma till följd av att fartyg ändrar sina rutter på grund av möjligheten att få tillgång till landström med nedsatt skattesats, vara försumbar. I en situation där det, såsom anges ovan, åtminstone på kort sikt inte är sannolikt att användningen av landström – trots skattenedsättningen – blir mer ekonomiskt fördelaktig än elframställning 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.

Inskränkningen att tillämpa den nedsatta skattesatsen på leverans av landström på minst 380 volt till fartyg skulle kunna betraktas som en snedvridning av marknaden. De italienska myndigheterna har dock uppgett att ingen landström på mindre än 380 volt levereras till kommersiella fartyg. Elektricitet med denna spänning levereras bara till små fritidsbåtar.

Den tidsram under vilken 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 styckena 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 befogenhet 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 den bestämmelsen. Medlemsstaterna kan därför 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**

Förslaget 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 från Italien och berör bara 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.

De uppgifter som Italien lämnat tyder på att åtgärden inte kommer att påverka skatteintäkterna på kort sikt. Som nämnts ovan kunde de italienska myndigheterna inte uppskatta det antal som omfattas av skattenedsättningen. Skattesatsen för landström kommer fortfarande att ligga över den minimiskattenivå som fastställs i direktiv 2003/96/EG. Italien förväntar sig att åtgärden kommer att underlätta uppnåendet av miljömålen och i synnerhet utsläppsminskningar och förbättrad lokal luftkvalitet i hamnstäderna.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Åtgärden ger ingen förenkling. Åtgärden grundas på en ansökan från Italien och berör endast den medlemsstaten.

- **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. Den skattesats som ska tillämpas kommer att motsvara den minimiskattenivå som fastställs i energiskattedirektivet. Åtgärden kan utvärderas vid en ansökan 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 Italien får tillstånd att tillämpa en nedsatt energiskattesats för direkt leverans av elektricitet till fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i italienska hamnar (landström). Skattesatsen får inte vara lägre än 0,50 euro per MWh, dvs. den minimiskattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet. Det kommer inte att vara möjligt att leverera elektricitet till en nedsatt skattesats till privata nöjesfartyg enligt definitionen i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

I artikel 2 föreskrivs att tillståndet beviljas från och med den 18 oktober 2021 till och med den 17 oktober 2027, vilket ligger inom den längsta tillåtna perioden på sex år enligt direktivet.

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Italien att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras direkt till fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, vid kaj 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 en skrivelse av den 14 september 2020 ansökte Italien om tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras direkt till havsgående fartyg och fartyg i inlandssjöfart, som inte är privata nöjesfartyg, vid kaj i hamn (landström), i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG. Genom en skrivelse av den 12 maj 2021 lämnade Italien ytterligare upplysningar.
- (2) Genom den nedsatta skattesatsen strävar Italien efter att främja användningen av landström, som anses vara ett mindre miljöfarligt sätt att tillgodose elbehoven hos fartyg som ligger i hamn än att sådana fartyg förbränner bunkerbränsle.
- (3) Eftersom man vid användning av landström undviker utsläpp av luftföroreningar från förbränning av bunkerbränsle ombord på fartyg som ligger i hamn, förbättrar sådan användning den lokala luftkvaliteten i hamnstäderna. Den nedsatta skattesatsen förväntas därför bidra till målen för unionens miljö-, hälso- och klimatpolitik.
- (4) Att tillåta Italien att tillämpa en nedsatt skattesats för landström går inte utöver vad som är nödvändigt för att öka användningen av sådan elektricitet, 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.
- (5) För att göra det möjligt för hamn- och fartygsoperatörer samt distributörer och återförsäljare av elektricitet att fortsätta att främja användningen av landström är det lämpligt att tillåta Italien att tillämpa en nedsatt skattesats för denna typ av elektricitet.
- (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 nödvändiga investeringar, bör tillståndet beviljas för sex år från och med den 18

¹ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

oktober 2021. 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 slutdatumet för tillämpningen av det ansökta tillståndet.

(7) Detta beslut påverkar inte tillämpningen av unionsreglerna för statligt stöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Italien ges tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras direkt till 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 18 oktober 2021 till och med den 17 oktober 2027.

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

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*