



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 23. januar 2024
(OR. en)

5697/24

Interinstitutionel sag:
2024/0008(NLE)

FISC 9
ECOFIN 74
ENER 28
TRANS 25

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	22. januar 2024
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2024) 18 final
Vedr.:	Forslag til RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE der bemyndiger Sverige til at anvende en nedsat afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2024) 18 final.

Bilag: COM(2024) 18 final

Bruxelles, den 22.1.2024
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

der bemyndiger Sverige til at anvende en nedsat afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Beskatning af energiprodukter og elektricitet er reguleret af 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, i tillæg til bestemmelserne fastsat navnlig i artikel 5, 15 og 17, kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser af afgiftssatserne, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

I medfør af Rådets gennemførelsesafgørelse 2020/1674/EU af 29. oktober 2020² (som efterfølger Rådets gennemførelsesafgørelse 2014/725/EU af 14. oktober 2014³ og Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/384/EU af 20. juni 2011⁴) er Sverige allerede blevet bemyndiget til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, bortset fra fritidsfartøjer⁵, som ligger ved kaj i havne ("strøm fra land").

Formålet med dette forslag er at forlænge bemyndigelsen efter Sveriges forespørgsel set i lyset af, at den nuværende undtagelse udløber den 31. december 2023.

Ved brev af 5. april 2023 oplyste de svenske myndigheder Kommissionen om deres hensigt om at forlænge den nuværende foranstaltning til den 31. december 2027. De svenske myndigheder afgav supplerende oplysninger ved brev af 19. oktober 2023.

De svenske myndigheder har til hensigt at anvende en reduceret afgiftssats på 6 SEK (ca. 0,552 EUR)⁽⁶⁾ pr. MWh til beskatning af strøm fra land. På det tidspunkt, hvor forespørgslen blev indgivet, var denne afgift i overensstemmelse med mindsteraten for beskatning af erhvervsmæssigt elforbrug, som fastsat i direktiv 2003/96/EF (dvs. EUR 0,5 pr. MWh).

Artikel 13 i direktivet fastsætter en tolerancegrænse for medlemsstater, der ikke har indført euroen. Disse medlemsstater er forpligtet til en gang om året at kontrollere, om afgiftssatserne udtrykt i den nationale valuta er på linje med minimumssatserne i direktivet. Til denne kontrol anvendes de vekselkurser, der offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende på den første arbejdsdag i oktober. Medlemsstaterne kan kun opretholde de afgiftssatser, der gælder ved den årlige justering, hvis omregningen af afgiftssatserne udtrykt i euro vil medføre en forhøjelse af afgiftssatserne udtrykt i national valuta på mindre end 5 % eller 5 EUR, idet det laveste af disse to beløb er gældende.

Den ønskede gyldighedsperiode for undtagelsen er fra den 1. januar 2024 til den 31. december 2027, hvilket er en fortsættelse af den nuværende undtagelse og inden for den maksimale periode, der er tilladt ifølge energibeskatningsdirektivets artikel 19.

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

² EUT L 378 af 12.11.2020, s. 3.

³ EUT L 301 af 21.10.2014, s. 27.

⁴ EUT L 170 af 30.6.2011, s. 36.

⁵ Betegnelsen "fritidsfartøjer" er defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

⁶ Alle beregninger er baseret på vekselkursen den 3. oktober 2022, dvs. 10,8743 SEK for 1 EUR. Jf. EUT C 381/4 af 4.10.2022.

Formålet med skatteforanstaltningen er at tilskynde fartøjer, som vanligvis bruger en oliedrevet hjælpemotor til deres el-forsyning, til i stedet at bruge strøm fra land. Disse bestemmelser fører til færre emissioner fra fartøjer, der ligger ved kaj, hvilket dermed nedbringer depositionen af forsurende stoffer, som især udgør et problem i det sydvestlige Sverige. Bestemmelserne har også til formål at føre til betydelige lokale miljøforbedringer, bl.a. i form af en nedbringelse af støjniveauet.

Skatteforanstaltningen omfatter en sænkning af den energibeskatning, der gælder strøm fra land, fra det ellers gældende niveau på 39,2 SEK pr. MWh til 6 SEK pr. MWh.

I henhold til artikel 14, stk. 1, litra c), i energibeskatningsdirektivet skal medlemsstaterne fritage energiprodukter, der bruges til at producere elektricitet — og den elektricitet, der produceres — på fartøjer, der ligger ved kaj i havne. De må også gøre dette i tilfælde af elektricitet produceret om bord på fartøjer til sejlads ad indre vandveje jævnfør direktivets artikel 15, stk. 1, litra f). Sverige har bekræftet gennemførelsen af denne sidstnævnte valgfrie fritagelse.

Sverige vil anvende denne reducerede afgiftssats på elektricitet for alle leverancer af strøm fra land på mindst 380 V til fartøjer brugt til kommerciel skibsfart på mindst 400 bruttotonnage. De svenske myndigheder anser denne grænse som passende for at kunne sikre, at størstedelen af de fartøjer, der anvendes i international trafik, samt større fartøjer, der anvendes i national trafik, bliver omfattet af den foreslåede nedsættelse. Det er disse fartøjer, der anses for at være ansvarlige for de fleste emissioner, på grund af brugen af hjælpemotorer om bord, når fartøjerne ligger ved kaj i havne. Nedsættelsen gælder ikke, når fartøjet anvendes til private formål, eller når det er lagt op eller er taget midlertidigt ud af drift.

Fartøjer er dog ikke forpligtede til at anvende strøm fra land.

De årlige budgetudgifter er anslået til 12 mio. SEK.

Foranstaltningen tildeles i form af en godtgørelse, der reducerer skattebyrden på den omfattede elektricitet.

De svenske myndigheder anser ikke den afgiftsnedsættelse, der gælder strøm fra land, som en betragtelig konkurrencemæssig fordel for fartøjsoperatører, der bruger strøm fra land, i modsætning til dem der bruger strøm produceret om bord. Hvis blot selve prisen på elektricitet og afgiften tages i betragtning, er omkostningerne ved strøm fra land med en lavere afgiftssats noget lavere, end omkostningerne ved elektricitet produceret om bord. Men de samlede omkostninger ved brug af strøm fra land påvirkes også af ekstra omkostninger i form af afgifter til elnettet, investeringer i en forbindelse om bord samt direkte og indirekte omkostninger til investeringer i havnens forsyningsfaciliteter. Eftersom investeringer i forsyningsfaciliteter i havne og om bord er meget omkostningstunge, er de svenske myndigheder af den opfattelse, at en lavere afgiftssats er en forudsætning for de havne og redere, der foretager disse investeringer. Ifølge de svenske myndigheder har de nuværende og tidligere undtagelser gennem positiv påvirkning af rentabiliteten i forbindelse med omstilling fra fossile brændstoffer til elektricitet haft en direkte indvirkning på både antallet af havne og antallet af anlæg, der leverer strøm fra land.

Hensigten med foranstaltningen er at nedbringe søtransportens påvirkning af miljøet. Tiltaget vil nedbringe de luftbårne emissioner og støj fra fartøjer, der ligger ved kaj. Tiltaget vil bidrage til at overholde de grænseværdier for nitrogendioxid i havnebyer, der er fastsat i luftkvalitetsdirektivet 2008/50/EF. Det får også positive konsekvenser for andre luftkvalitetsparametre rundt om i havnene.

Sverige har anmodet om, at bemyndigelsen gives til og med den 31. december 2027, begyndende fra 1. januar 2024, uden afbrydelse af den nuværende undtagelse og inden for den maksimale periode, der er anført i direktivets artikel 19, stk. 2.

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

Beskatning af elektricitet er underlagt direktiv 2003/96/EF, navnlig artikel 10. Artikel 14, stk. 1, litra c), giver mulighed for en afgiftsfritagelse for energiprodukter rettet mod søfart, ligesom for elektricitet der produceres om bord. Artikel 5, 15 og 17 giver medlemsstaterne mulighed for at anvende differentierede afgiftssatser, herunder fritagelser og lempelser, for visse former for elforbrug. Dog fastsætter disse bestemmelser ikke reducerede afgiftssatser for strøm fra land.

Bestemmelser under energibeskatningsdirektivet

Vurdering af foranstaltningen jf. artikel 19 i direktiv 2003/96/EF.

I direktivets artikel 19, stk. 1, første afsnit, hedder det:

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.

Kommissionen har allerede anbefalet brug af strøm fra land som et alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer ved kaj og har dermed anerkendt de miljømæssige fordele herved⁷.

Muligheden for at indføre en gunstig afgiftsmæssig behandling af strøm fra land kan komme på tale under direktivets artikel 19, eftersom dets formål er at tillade medlemsstaterne at indføre yderligere fritagelser eller lempelser grundet særlige politiske hensyn.

Sverige har anmodet om, at foranstaltningen skal gælde i fire år, hvilket er mindre end den maksimumperiode, der er tilladt i artikel 19, stk. 2, dvs. seks år. I princippet bør undtagelsens gyldighedsperiode være lang nok til, at den ikke hæmmer havnemyndigheder og elleverandører i at fortsætte eller påbegynde iværksættelsen af de nødvendige investeringer i faciliteter til strøm fra land. Perioden vil ligeledes give retssikkerhed til skibsredere, som skal planlægge 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 den igangværende revision af energibeskatningsdirektivet og Rådets mulige vedtagelse af en retsakt, der er baseret på Kommissionens forslag om omarbejdning af direktivet⁸.

Under disse omstændigheder, selv om det synes passende at give bemyndigelse for den anmodede periode, bør undtagelsens gyldighed være med forbehold for ikrafttrædelsen af generelle bestemmelser på området på et tidspunkt før ultimo 2027.

Regler for statsstøtte

⁷ 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).

⁸ COM(2021) 563 final: Forslag til RÅDETS DIREKTIV om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning).

Den reducerede afgiftssats på 6 SEK (ca. 0,552 EUR)⁽⁹⁾ pr. MWh som de svenske myndigheder planlægger, var på det tidspunkt, hvor anmodningen blev indgivet, i overensstemmelse med mindstesatsen for erhvervsmæssigt elforbrug, som fastsat i direktiv 2003/96/EF.

De svenske myndigheder anerkender, at foranstaltningen udgør statsstøtte, og argumenterer for, at foranstaltningen opfylder de materielle betingelser i Kommissionens forordning 651/2014/EU af 17. juni 2014, senest ændret ved Kommissionens forordning (EU) 2023/1315 af 23 juni 2023, om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 ("Generel gruppefritagelsesforordning").

Forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse berører ikke medlemsstatens forpligtelse til at sikre overholdelse af statsstøttere reglerne.

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

Politik for miljø og klimaændringer

Den ønskede foranstaltning vedrører hovedsageligt EU's miljøpolitik. I det omfang, at tiltaget vil bidrage til at reducere afbrændingen af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil det bidrage til målsætningen om at forbedre luftkvaliteten, reducere støj og bekæmpe klimaforandringer. Direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet¹⁰ forpligter medlemsstaterne til at sikre, at niveauerne for en række luftforurenende stoffer holdes under de grænseværdier, målværdier og andre luftkvalitetsnormer, som direktivet fastsætter. Denne forpligtelse pålægger medlemsstaterne at finde løsninger på problemer såsom emissioner fra skibe ved kaj i havne, hvor det er relevant, og det er tænkeligt, at der vil blive opfordret til brug af strøm fra land i havne, der har dette problem, som en del af en overordnet strategi for luftkvalitet. Der tilskyndes også til brug af strøm fra land i direktiv 2016/802/EU¹¹, der regulerer svovlindholdet i marine brændstoffer.

Ifølge de svenske myndigheder har brugen af strøm fra land ført til mindre emissioner af svovldioxid, nitrogenoxid, svævestøv og kulilte. De svenske myndigheder har på nuværende tidspunkt ikke nogen nyere overslag over den reduktion af emissioner, som foranstaltningen forventes at medføre. Foranstaltningens fulde potentiale er endnu ikke indfriet, eftersom dyrt udstyr er nødvendigt både på kaj og på fartøjerne. Anvendelsen af strøm fra land er et vigtigt element i Sveriges stræben efter at opfylde luftkvalitetsnormerne i overensstemmelse med direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa.

Energipolitik

Foranstaltningen er på linje med direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer¹², der imødegår udfordringen med at installere faciliteter til strømforsyning fra land i havne, hvor der er efterspørgsel på sådanne, og hvor omkostningerne står i et rimeligt forhold til fordelene, herunder de miljømæssige fordele.

Der skal her mindes om, at en vigtig årsag til de ugunstige konkurrencevilkår for strøm fra land skyldes det faktum, at alternativet, dvs. elektricitet produceret om bord på fartøjerne, mens de ligger

⁹ Alle beregninger er baseret på vekselkursen den 3. oktober 2022, dvs. 10,8743 SEK for 1 EUR. Jf. EUT C 381/4 af 4.10.2022.

¹⁰ 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).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/802/EU af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

¹² 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).

i søhavne, i øjeblikket nyder godt af en fuldstændig nettoafgiftsfritagelse: Ikke blot er bunkerfuel, der forbrændes med henblik på produktion af elektricitet, 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, er også fritaget (jf. artikel 14, stk. 1, litra c), i direktiv 2003/96/EF). Selv om sidstnævnte undtagelse som sådan vil kunne betragtes som vanskelig at forene med EU's miljømål, afspejler den overvejelser om praktisk gennemførlighed. Faktisk vil beskatning af elektricitet produceret om bord kræve en erklæring fra rederen — ofte etableret i et tredjeland — eller skibsoperatøren om elforbrugets størrelse. Erklæringen ville yderligere skulle fastsætte andelen af elforbruget i de territoriale farvande tilhørende den medlemsstat, hvor skatten skal betales. Det ville betyde en enorm administrativ byrde for rederne at skulle udfylde en sådan erklæring for hver af de medlemsstater, hvis territoriale farvande der sejles i.

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 Fællesskabets havne¹³ og med Kommissionens meddelelse om EU's søtransportpolitik - strategiske mål og anbefalinger¹⁴.

Det indre marked og fair konkurrence

Set i forhold til det indre marked og fair konkurrence reducerer foranstaltningen blot den eksisterende afgiftsforvridning mellem to konkurrerende kilder til elektricitet for skibe ved kaj, dvs. produktion om bord og strøm fra land, som skyldes afgiftsfritagelsen på bunkerfuel.

De svenske myndigheder har ikke observeret betydelige ændringer i redernes valg af havne baseret på tilgængeligheden af strøm fra land. For øjeblikket er det hovedsageligt færger og rutetrafik, der gør brug af strøm fra land. Redernes valg af havn er ikke baseret på, hvorvidt strøm fra land er udbudt eller ej. Ifølge interessenter vælger krydstogtskibe ofte kaje, hvor strøm fra land er tilgængelig.

Desuden vil adgang til strøm fra land være tilgængelig for skibene uanset deres flag, uden at dette fører til en mere gunstig afgiftsbehandling af nationale økonomiske aktører end konkurrenter fra andre EU-medlemsstater.

Hvad angår konkurrence mellem havne anses enhver mulig indvirkning på handel mellem medlemsstater, der kunne opstå, fordi fartøjer ændrer ruter på grund af muligheden for at forbruge strøm fra land til en reduceret afgiftssats, for at være ubetydelig. I en situation som beskrevet ovenfor, hvor forbruget af strøm fra land, i det mindste på kort sigt, ikke ser ud til at blive billigere end produktion af strøm om bord trods afgiftsnedsættelsen, er det også usandsynligt, at afgiftsnedsættelsen for strøm fra land i væsentlig grad vil fordreje konkurrencen mellem havne ved at tilskynde fartøjer til at ændre deres ruter, alt efter om denne mulighed er til stede.

Den foreslåede tidsplan for forlængelse af bemyndigelsen til at anvende en afgiftsnedsættelse, medmindre der sker markante ændringer i den aktuelle ramme og situation, gør det usandsynligt, at den analyse, der er foretaget i de forudgående afsnit, vil ændre sig før foranstaltningens udløbsdato.

¹³ 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).

¹⁴ 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).

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Artikel 19 i Rådets direktiv 2003/96/EF.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Området for indirekte beskatning omfattet af artikel 113 i TEUF ligger ikke i sig selv inden for Den Europæiske Unions enekompetence, i den betydning der fremgår af artikel 3 i TEUF.

Men ifølge artikel 19 i direktiv 2003/96/EF er Rådet blevet tildelt enekompetence, som en afledt ret, til at bemyndige en medlemsstat til at indføre yderligere fritagelser eller nedsættelser i nævnte bestemmelses forstand. Medlemsstater kan derfor ikke sætte sig i stedet for Rådet. Som følge heraf gælder nærhedsprincippet ikke for den foreliggende gennemførelsesafgørelse. Under alle omstændigheder, eftersom dette dokument ikke er et udkast til en retsakt, bør det ikke videregives til de nationale parlamenter, jf. traktaternes protokol nr. 2 om overholdelse af nærhedsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget overholder proportionalitetsprincippet. Afgiftsnedsættelsen overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at opnå det nævnte formål.

- **Valg af retsakt**

Den foreslåede retsakt er en gennemførelsesafgørelse fra Rådet. Artikel 19 i direktiv 2003/96/EF tillader kun denne type foranstaltning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Foranstaltningen kræver ikke evaluering af gældende lovgivning.

- **Høringer af interessenter**

Forslaget er baseret på en anmodning fra Sverige og vedrører kun denne medlemsstat. Der er derfor ikke gennemført nogen høring af interessenter.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget vedrører en bemyndigelse til en medlemsstat på dennes egen anmodning og kræver ikke en konsekvensanalyse.

De af Sverige afgivne oplysninger peger på, at foranstaltningen vil få begrænset indvirkning på skatteindtægterne. Mere specifikt forventes ifølge de svenske myndigheders vurdering af foranstaltningens skatteudgifter et årligt tab på 12 mio. SEK i de kommende år.

Sverige forventer, at foranstaltningen vil have en positiv virkning på opnåelsen af landets miljømål og i særdeleshed på forbedringen af luftkvaliteten i overensstemmelse med direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet og renere luft i Europa. Ifølge de svenske myndigheder har brugen af strøm fra land ført

til mindre emissioner af svovldioxid, nitrogenoxid, svævestøv og kulilte. Foranstaltningens fulde potentiale er endnu ikke indfriet, eftersom dyrt udstyr er nødvendigt både på kaj og på fartøjerne.

- **Måltrettet regulering og forenkling**

Foranstaltningen kræver ikke en forenkling. Forslaget er baseret på en anmodning fra Sverige og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Grundlæggende rettigheder**

Foranstaltningen vedrører ikke grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Foranstaltningen lægger ikke nogen økonomisk eller administrativ byrde på Unionen. Forslaget har derfor ingen indvirkning på EU-budgettet.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

En gennemførelsesplan er ikke nødvendig. Forslaget omhandler en bemyndigelse til afgiftsnedsættelse for en individuel medlemsstat på dens egen anmodning. Den gælder i en begrænset periode frem til den 31. december 2027. Den afgiftssats, der vil gælde, skal være i overensstemmelse med det minimumsniveau for beskatning, der er fastsat i energibeskatningsdirektivet. Forvaltningen kan evalueres i tilfælde af anmodning om fornyelse efter gyldighedsperiodens udløb.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Forslaget kræver ingen forklarende dokumenter om gennemførelsen.

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

Artikel 1 fastsætter, at Sverige vil få tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, bortset fra fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i svenske havne ("strøm fra land"). Afgiftssatsen skal stemme overens med det mindsteniveau for erhvervsmæssig elbeskatning, der er fastsat i direktivet. Det vil ikke være muligt at forsyne fritidsfartøjer med elektricitet til en reduceret sats, som defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

Artikel 2 fastsætter, at den ønskede bemyndigelse bliver gældende fra den 1. januar 2024, i forlængelse af Rådets nuværende gennemførelsesafgørelse 2014/725/EU, til og med den 31. december 2027, dvs. inden for den maksimale seksårsperiode som direktivet godkender, jf. Sveriges anmodning.

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

der bemyndiger Sverige til at anvende en nedsat afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn

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 og navnlig artikel 19 heri,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets gennemførelsesafgørelse 2020/1674/EU² fik Sverige tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, bortset fra fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land"), jf. artikel 19 i direktiv 2003/96/EF, indtil den 31. december 2023.
- (2) Ved brev af 5. april 2023 anmodede Sverige om tilladelse til fortsat at anvende en reduceret elafgiftssats på strøm fra land frem til den 31. december 2027, jf. artikel 19 i direktiv 2003/96/EF. De svenske myndigheder afgav supplerende oplysninger ved brev af 19. oktober 2023.
- (3) Ved at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land ønsker Sverige at fortsætte med at fremme anvendelsen af strøm fra land. For fartøjer, der ligger ved kaj i en havn, anses anvendelse af en sådan strøm for at være en mere miljøvenlig metode til at dække elektricitetsbehovet end forbrænding af bunkerfuel.
- (4) I og med at man med brugen af strøm fra land bidrager til at undgå emissioner af de luftforurenende stoffer, der kommer fra afbrænding af bunkerfuel, bidrager dette til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer og til støjreduktion. Det forventes derfor, at foranstaltningen vil bidrage til EU's miljømæssige, sundhedsmæssige og klimapolitiske målsætninger.
- (5) At tillade Sverige at anvende en nedsat afgiftssats på strøm fra land overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at øge brugen af en sådan type elektricitet, eftersom elektricitet produceret om bord fortsat vil være det mest konkurrencedygtige alternativ i de fleste tilfælde. Af samme grund, og på grund af teknologiens relativt lave markedsindtrængning på nuværende tidspunkt, er det usandsynligt, at foranstaltningen vil føre til betydelige konkurrenceforvridninger i løbet af dens levetid og vil dermed på ingen måde påvirke det indre markeds funktionsmåde i negativ retning.

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

² Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1674 af 29. oktober 2020 om tilladelse til Sverige til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF (EUT L 378 af 12.11.2020, s. 3).
ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj.

- (6) I henhold til artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF skal enhver tilladelse, der gives i medfør af nævnte bestemmelse, være tidsbegrænset. For at sikre, at bemyndigelsesperioden er tilstrækkeligt lang, så relevante økonomiske operatører ikke afskrækkes fra at foretage de nødvendige investeringer, er det passende at give bemyndigelse frem til den 31. december 2027. Dog skal bemyndigelsen stoppe med at gælde fra den dag, hvor enhver generel bestemmelse om skattefordele for strøm fra land, vedtaget af Rådet i henhold til artikel 113 eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde måtte træde i kraft, såfremt sådanne bestemmelser træder i kraft i løbet af bemyndigelsesperioden.
- (7) For at give havne og skibsoperatører retssikkerhed og for at undgå en potentiel stigning i den administrative byrde for distributører og videredistributører af elektricitet, bør det sikres, at Sverige kan fortsætte med at anvende en nedsat afgiftsrate for strøm fra land. Den tilladelse, der anmodes om, bør derfor gives med virkning fra den 1. januar 2024 for at efterfølge den tidligere ordning i henhold til gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1674 uden overgang.
- (8) Denne afgørelse gælder med forbehold for anvendelsen af Unionens regler for statsstøtte —
- VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Sverige bemyndiges til at anvende en nedsat afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, med undtagelse af fritidsfartøjer, der ligger ved kaj i havne ("strøm fra land"), forudsat at de minimumsafgiftssatser, der henvises til i artikel 10 i direktiv 2003/96/EF, respekteres.

Artikel 2

Denne afgørelse finder anvendelse fra den 1. januar 2024 til den 31. december 2027.

Skulle Rådet dog, på grundlag af artikel 113 eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, fastsætte generelle regler om skattefordele for strøm fra land, der træder i kraft i løbet af den bemyndigelsesperiode, der er fastsat i denne artikels første stykke, stopper denne afgørelse med at gælde fra den dag, på hvilken disse generelle regler træder i kraft.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Sverige.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne
Formand