

Bruxelles, den 29. april 2021
(OR. en)

8326/21

**Interinstitutionel sag:
2021/0110(NLE)**

**FISC 70
ECOFIN 400
ENER 153
TRANS 255**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	29. april 2021
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2021) 211 final
Vedr.:	Forslag til RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE om bemyndigelse af Danmark til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2021) 211 final.

Bilag: COM(2021) 211 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 29.4.2021
COM(2021) 211 final

2021/0110 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• 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.

Ved Rådets gennemførelsesafgørelse 2015/993/EU af 19. juni 2015² fik Danmark tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i havne ("strøm fra land"), bortset fra fritidsfartøjer³.

Formålet med dette forslag er på anmodning fra Danmark at forlænge denne tilladelse, eftersom den nuværende tilladelse udløber den 18. juni 2021.

Ved brev af 5. maj 2020 meddelte de danske myndigheder Kommissionen, at de havde til hensigt at forlænge den gældende foranstaltning frem til den 17. juni 2027. Ved brev af 16. februar 2021 fremsendte myndighederne yderligere oplysninger.

De danske myndigheder har til hensigt fortsat at anvende en reduceret afgiftssats på 0,4 øre pr. kWh (ca. 0,535 EUR pr. MWh⁴) i elafgift på strøm fra land. På det tidspunkt, hvor forespørgslen blev indgivet, var den foreslåede afgiftssats i overensstemmelse med den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssig brug, som er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Artikel 13 i direktivet fastsætter en 5 % tolerancegrænse for medlemsstater, der ikke har indført euroen.

Der mindes om, at artikel 13 i energibeskatningsdirektivet forpligter medlemsstaterne til årligt at kontrollere, om afgiftssatserne udtrykt i den nationale valuta er på linje med minimumsafgiftssatserne 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 18. juni 2021 til den 17. juni 2027 og er en fortsættelse af den gældende undtagelse, som ligger inden for den maksimalt tilladte periode, jf. energibeskatningsdirektivets artikel 19.

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

² EUT L 159 af 25.6.2015, s. 68.

³ Begrebet "fritidsfartøj" er defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

⁴ Alle beregninger er baseret på valutakursen den 1. oktober 2019, dvs. 7,4662 DKK for 1 EUR. Se EUT C 329/03 af 1.11.2019.

Formålet med afgiftsnedsættelsen er at fremme anvendelsen af strøm fra land. Anvendelse af sådan strøm anses for at være en mere miljøvenlig måde, hvorpå fartøjer, der ligger ved kaj i en havn, kan få dækket deres elektricitetsbehov, end forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjerne. Foranstaltningen vil nedbringe luftforurenende emissioner og støj fra fartøjer, der ligger ved kaj.

Reduktionen indebærer, at den gældende energiafgift på strøm fra land sænkes fra den ellers gældende sats på 89,2 øre pr. kWh (2020-sats) til 0,4 øre pr. kWh.

På den anden side skal medlemsstaterne i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 14, stk. 1, litra c), fritage energiprodukter, der anvendes til at producere elektricitet — og den elektricitet, der produceres — om bord på skibe, mens de ligger ved kaj i havne. De kan også fritage elektricitet produceret om bord på skibe til sejlads på indre vandveje i henhold til direktivets artikel 15, stk. 1, litra f). Danmark har bekræftet gennemførelsen af sidstnævnte fakultative fritagelse.

Danmark har til hensigt at anvende den reducerede afgiftssats på alle leverancer af strøm fra land på mindst 380 V til fartøjer, der anvendes til kommerciel skibsfart. Denne grænse anses for passende af de danske myndigheder, når det gælder om at sikre, at det absolutte flertal af fartøjer, der anvendes i international trafik, og større fartøjer, der anvendes i national trafik, vil være omfattet af den foreslåede reduktion. Disse fartøjer anses for at tegne sig for størstedelen af de emissioner, der skyldes driften af hjælpemotorer om bord på fartøjer, mens de 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.

Fartøjerne er imidlertid ikke forpligtet til at anvende strøm fra land.

De danske myndigheder betragter foranstaltningen som neutralt hvad angår konkurrence, eftersom den er tilgængeligt for alle fartøjer (undtaget fritidsfartøjer), der ligger ved kaj i danske havne.

De danske myndigheder betragter 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. Selv en fuldstændig fritagelse vil i de fleste tilfælde ikke reducere driftsomkostningerne for strøm fra land til under driftsomkostningerne ved produktion om bord.

De danske myndigheder har oplyst Kommissionen, at de forventer, at den reducerede afgift vil medføre en årlig skatteudgift på godt 15 mio. DKK (2 mio. EUR). Overslaget er baseret på krydstogtskibes anslåede elforbrug i danske havne i 2008 på ca. 16,9 mio. kWh, hvilket svarer til en årlig budgetudgift på 15 mio. DKK. De danske myndigheder anfører, at de angivne oplysninger om anvendelse af strøm fra land er behæftet med stor usikkerhed.

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

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

Beskatning af elektricitet reguleres ved direktiv 2003/96/EF, særlig 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 afgiftsdifferentieringer, herunder -fritagelser og -lempelser, for visse anvendelser af elektricitet. Disse bestemmelser åbner dog ikke mulighed for afgiftslempelser for strøm fra land.

Foranstaltningen udgør statsstøtte og er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om dette emne, særlig Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014⁵.

Bestemmelser i energibeskatningsdirektivet

Vurdering af foranstaltningen i henhold til 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.

Ved hjælp af den pågældende afgiftslempelse tilstræber de danske myndigheder at fremme en miljømæssig mindre skadelig måde, hvorpå skibe kan dække deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, og derved forbedre den lokale luftkvalitet. 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 herved⁶.

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 indføre yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Danmark har anmodet om, at foranstaltningen skal finde anvendelse for den maksimale periode, der tillades i artikel 19, stk. 2, dvs. seks år. I princippet bør anvendelsesperioden for undtagelsen være af en tilstrækkelig længde til ikke at afholde havneoperatørerne og elleverandørerne fra fortsat at foretage eller påbegynde de nødvendige investeringer i anlæg, der leverer strøm fra land. Perioden vil ligeledes skabe retssikkerhed for skibsoperatører, som vil skulle 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 kommende revision af energibeskatningsdirektivet og det forhold, at Rådet sandsynligvis vil vedtage en retsakt, der er baseret på Kommissionens forslag om ændring af energibeskatningsdirektivet. En sådan revision følger oven på evalueringen af energibeskatningsdirektivet⁷ og Rådets konklusioner af 28. november 2019 om EU's ramme for energibeskatning⁸. I sine konklusioner opfordrede Rådet Kommissionen til at analysere og evaluere mulige løsninger med henblik på i rette tid at offentliggøre et forslag til revision af energibeskatningsdirektivet samt til at lægge særlig vægt på anvendelsesområdet for direktivet, minimumssatser og specifikke afgiftslempelser og - fritagelser.

Selv om det synes passende at give tilladelse for den anmodede periode, bør undtagelsens gyldighed omstændighederne taget i betragtning være med forbehold for ikrafttrædelsen af generelle bestemmelser på området på et tidspunkt før juni 2027.

⁵ Kommissionens forordning 651/2014/EU 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).

⁶ 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).

⁷ SWD(2019) 329 final.

⁸ Rådets konklusioner af 28. november 2019, 14608/19, FISC 458.

Statsstøttere regler

Den reducerede afgiftssats på 0,4 øre pr. kWh (ca. 0,535 EUR pr. MWh⁹), som de danske myndigheder planlægger, var på tidspunktet for indgivelsen af anmodningen i overensstemmelse med den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssig brug, som er fastsat i direktiv 2003/96/EF.

Foranstaltningen synes derfor at høre ind under artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014, hvori det fastsættes, på hvilke betingelser støtte i form af nedsættelser af miljøafgifter 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 statsstøttere reglerne, navnlig hvad angår fritaget støtte i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014.

• Sammenhæng med Unionens politik på andre områder

Miljø- og klimapolitik

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljø- og klimapolitik. I det omfang den bidrager til at reducere anvendelsen af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen i praksis bidrage til målsætningen om at forbedre den lokale luftkvalitet og reducere støj. Ved artikel 13 i direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet¹⁰ pålægges det medlemsstaterne at sikre, at luftens indhold af en række luftforurenende stoffer ikke overskrider de i direktivet fastsatte grænseværdier, målværdier og luftkvalitetsstandarder. Disse forpligtelser indebærer, at medlemsstaterne skal finde løsninger på problemer såsom 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 i henhold til direktiv 2016/802/EU¹¹, som regulerer svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Dette vil også bidrage til opfyldelsen af kravene til kvælstofaflejring i henhold til direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter. I den forbindelse forventer de danske myndigheder, at lokale emissioner af luftforurenende stoffer (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2.5}) fra elproduktion om bord på krydstogtskibe vil kunne reduceres betydeligt og op til 90 %, da visse hjælpe- og backupstrømsystemer ikke kan slukkes.

Energipolitik

Foranstaltningen er i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer¹², 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

⁹ Alle beregninger er baseret på valutakursen den 1. oktober 2019, dvs. 7,4662 DKK for 1 EUR. Se EUT C 329/03 af 1.11.2019.

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 (EU) 2016/802 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).

anerkendt som et mål af fælles interesse for ydelse af statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF¹³.

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 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 vil indebære en enorm administrativ byrde for skibsrederne at skulle udarbejde sådanne erklæringer for hver medlemsstat, hvis territorialfarvand er berørt. Under disse omstændigheder kan det være berettiget ikke at straffe det mindre forurenende alternativ, nemlig strøm fra land, ved at tillade Danmark 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 havne¹⁴, og med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik – strategiske mål og anbefalinger"¹⁵.

Det indre marked og loyal konkurrence

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

De danske myndigheder har ikke konstateret betydelige ændringer i skibsredernes valg af havne baseret på tilgængeligheden af strøm fra land. I øjeblikket er det hovedsageligt færger og fiskerfartøjer, der gør brug af strøm fra land. Desuden nævner de danske myndigheder, at lastskibe til en vis grad anvender strøm fra land, især når de er i havn i længere tid. De danske myndigheder nævner, at der i de danske havne endnu ikke er anlæg til store skibe som f.eks. krydstogtskibe eller containerskibe, der anvender strøm fra land.

Da ordningen reducerer omkostningerne for skibene, vil den påvirke samhandlen mellem medlemsstaterne. Påvirkningen vurderes dog til at være yderst beskeden, da det er passagerens ønske og lastens destination, der afgør, om skibene anløber danske havne.

¹³ C(2014) 2231 final af 9. april 2014.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

Desuden mener de danske myndigheder, at ordningen er konkurrenceneutral, fordi adgangen til strøm fra land vil være åben for alle fartøjer, der opfylder ovennævnte betingelser og anløber danske havne uanset flag, uden at dette fører til en mere afgiftsmæssig behandling af nationale økonomiske operatører i forhold til deres konkurrenter fra andre EU-medlemsstater.

Det kunne betragtes som en fordrejning af markedet, at den reducerede afgiftssats på alle leverancer af strøm fra land til fartøjer er begrænset til mindst 380 V. I praksis leveres der dog ingen strøm fra land på under 380 V til kommercielle fartøjer, idet elektricitet med denne spænding kun leveres til små fritidsfartøjer.

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 nedsat 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.

Den tidsramme, der foreslås for forlængelsen af tilladelsen til at anvende en reduceret afgiftssats, gør det usandsynligt, at den analyse, der er foretaget i de foregående afsnit, vil ændre sig inden foranstaltningens udløb, medmindre der sker betydelige ændringer i den nuværende ramme og situation.

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 enekompetence til i form af afledt ret at give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan derfor ikke sætte sig i stedet for Rådet. Nærhedsprincippet finder derfor ikke anvendelse på 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 Danmark og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Der var ikke behov for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

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

De af Danmark fremlagte oplysninger viser, at foranstaltningen vil få begrænset indvirkning på de afgiftsmæssige indtægter. Ifølge en mere detaljeret vurdering af de afgiftsmæssige udgifter fra de danske myndigheder forventes der et tab på 15 mio. DKK om året i de kommende år.

Af historiske grunde har et stort antal handelshavne i Danmark leveret strøm fra land til fartøjer. De danske myndigheder har bemærket, at flere havne i de seneste år har installeret og planlægger at installere anlæg til større fartøjer, f.eks. færger, som i fast rutefart besejler internationale og nationale ruter. Det gælder også krydstogtskibe i international trafik. Desuden har visse danske havne etableret mobile anlæg, der leverer strøm fra land til lastskibe. Færger og krydstogtskibe kræver nye infrastrukturanlæg for at kunne levere nok strøm.

De danske myndigheder anslår, at foranstaltningen vil have en væsentlig 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 danske myndigheder har brugen af strøm fra land ført til færre emissioner af svovldioxid, nitrogenoxid, svævestøv og kulilte. Foranstaltningens fulde potentiale er endnu ikke indfriet, da der er behov for dyrt udstyr på kajer såvel som fartøjer.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Foranstaltningen indebærer ikke en forenkling. Den følger af Danmarks 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 Unionen. Forslaget har derfor ingen virkninger for Unionens 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 indtil den 17. juni 2027. Den gældende afgiftssats skal være i overensstemmelse 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 Danmark får tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i danske havne, bortset fra fritidsfartøjer ("strøm fra land"). Afgiftssatsen skal være i overensstemmelse med den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssig brug, der er fastsat i 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.

I artikel 2 fastsættes det, at den tilladelse, der anmodes om, gælder fra den 18. juni 2021 i forlængelse af Rådets gældende gennemførelsesafgørelse 2015/993/EU og indtil den 17. juni 2027, hvilket ligger inden for den maksimale periode på seks år, der er fastsat i direktivet, i overensstemmelse med Danmarks anmodning.

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

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

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet¹, særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets gennemførelsesafgørelse 2015/993/EU² fik Danmark 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 18. juni 2021.
- (2) Ved brev af 5. maj 2020 anmodede Danmark om tilladelse til fortsat at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land i medfør af artikel 19 i direktiv 2003/96/EF. De danske myndigheder fremsendte supplerende oplysninger ved brev af 16. februar 2020.
- (3) Med den reducerede afgiftssats ønsker Danmark at fremme anvendelsen af strøm fra land yderligere. 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 om bord på fartøjerne.
- (4) For så vidt som man ved anvendelsen af strøm fra land undgår emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerfuel, bidrager en sådan anvendelse til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer og til at reducere støj. En fortsat reduceret afgiftssats på strøm fra land forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (5) En tilladelse til Danmark til fortsat 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 den reducerede afgiftssats vil resultere i væsentlige

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

² Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/993 af 19. juni 2015 om tilladelse til Danmark 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 159 af 25.6.2015, s. 68).

konkurrencefordrejninger i sin gyldighedsperiode, og den vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds funktion.

- (6) Hver tilladelse, der er indrømmet i henhold til artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF, skal være strengt tidsbegrænset. For at sikre, at tilladelsesperioden er tilstrækkelig lang til ikke at afskrække de relevante erhvervsdrivende fra at foretage de nødvendige investeringer, bør tilladelsen gives frem til den 17. juni 2027. 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 den 17. juni 2027.
- (7) For at skabe retssikkerhed for havne- og skibsoperatører og for at undgå en mulig forøgelse af den administrative byrde for virksomheder, der distribuerer og videredistribuerer elektricitet, bør den anmodede tilladelse gives i umiddelbar forlængelse af den tidligere ordning i Rådets gennemførelsesafgørelse 2015/993/EU.
- (8) Denne afgørelse berører ikke anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —
- VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

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

Artikel 2

Denne afgørelse anvendes fra den 18. juni 2021 til den 17. juni 2027.

Skulle Rådet, som handler på grundlag af artikel 113 eller en anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, imidlertid fastsætte generelle regler om skattemæssige fordele for strøm fra land, ophører denne afgørelse med at finde anvendelse på den dag, hvor disse generelle regler træder i kraft.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Danmark.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne

Formand