

**DA**

**DA**

**DA**



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 8.4.2011  
KOM(2011) 158 endelig

2011/0067 (NLE)

Forslag til

**RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE**

**om bemyndigelse af Sverige til at anvende en reduceret elafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land") i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF**

## BEGRUNDELSE

### **1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET**

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i EU er fastlagt i Rådets direktiv 2003/96/EF<sup>1</sup> (i det følgende benævnt "energibeskatningsdirektivet" eller "direktivet").

I medfør af 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.

Formålet med dette forslag er at tillade Sverige at anvende en reduceret elafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn (i det følgende benævnt "strøm fra land"). Denne fritagelse er tænkt som et økonomisk incitament til at anvende strøm fra land med henblik på at nedbringe luftforureningen i havnebyer.

### **2 ANMODNINGEN OG DEN GENERELLE BAGGRUND HERFOR**

Ved brev af 4. marts 2010 meddelte de svenske myndigheder Kommissionen, at de ønskede at anvende en reduceret elafgiftssats på 0,5 öre/kWh på strøm fra land. Sverige indsendte supplerende oplysninger den 4. oktober 2010.

Sverige har anmodet om, at lempelsen indrømmes for en periode på seks år, hvilket er den maksimale periode som angivet i artikel 19, stk. 2, i direktivet.

Med den ønskede foranstaltning har Sverige til hensigt at tilvejebringe et incitament til anvendelse af strøm fra land, der anses for et mindre forurenende alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj i en havn. I øjeblikket skal strøm fra land beskattes med den generelle elafgiftssats, som er 28 öre/kWh (18,5 öre/kWh i Nordsverige). På den anden side skal medlemsstaterne fritage elektricitet, der produceres om bord på skibe ved sejlads i EF-farvande, jf. artikel 14, stk. 1, litra c), i energibeskatningsdirektivet, og kan gøre dette i forbindelse med elektricitet, der produceres om bord på skibe ved sejlads ad de indre vandveje, jf. artikel 15, stk. 1, litra f).

Sverige vil gerne anvende en reduceret sats på 0,5 öre/kWh på strøm fra land og mener, at den mindstesats for beskatning af elektricitet, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF, dermed er overholdt. Den reducerede elafgiftssats skal gælde for alle leverancer af strøm fra land på mindst 380 volt til fartøjer på mindst 400 bruttotons, der anvendes til kommerciel skibsfart. Denne grænse anses for passende, 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 fartøjerne, mens de ligger ved kaj i havne.

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

Med afgiftslempelsen ønsker Sverige at give operatørerne af fartøjerne et incitament til at anvende strøm fra land for at reducere luftbårne emissioner og støj fra fartøjer, der ligger ved kaj, samt CO<sub>2</sub>-emissioner. Anvendelsen af en reduceret afgiftssats vil forbedre konkurrencesituationen for strøm fra land i forhold til forbrænding af bunker fuel om bord på skibene, som er fuldstændig fritaget for afgift. De svenske myndigheder bemærker, at der i øjeblikket eksisterer faciliteter til anvendelse af strøm fra land i fem svenske havne (Stockholm, Göteborg, Piteå, Helsingborg, Luleå), og at der i en række andre havne i Sverige træffes forberedelser til anvendelse af strøm fra land. Antallet af fartøjer, der benytter sig af denne mulighed, er imidlertid på nuværende tidspunkt begrænset. De anfører, at såfremt 20 % af den solgte mængde skibsbrændstof erstattes af strøm fra land, kan de årlige emissioner reduceres med 76 t svovldioxid, 830 t kvælstofilte, 8,4 t partikler og 42 000 t kulddioxid.

Sverige mener, at denne foranstaltning er i overensstemmelse med Kommissionens henstilling 2006/339/EF<sup>2</sup> om fremme af skibes anvendelse af strøm fra land, mens de ligger ved kaj i Fællesskabets havne, og med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger" (KOM(2009) 8)<sup>3</sup>.

### **De svenske myndigheders argumenter vedrørende foranstaltningens virkning på det indre marked**

De svenske myndigheder anerkender, at foranstaltningen udgør statsstøtte, og at den er til fordel for ejere af skibe, der anvendes til kommerciel skibsfart. De hævder også, at den er neutral med hensyn til konkurrencen mellem rederier og operatører af skibe, idet den er tilgængelig for alle skibe, der ligger ved kaj i svenske havne uanset deres flag. Hvad angår indvirkningen på samhandelen mellem medlemsstaterne, antager Sverige, at virkningen vil være ubetydelig, idet valget af havne afhænger af lastens destination snarere end de reducerede omkostninger ved at ligge ved kaj som følge af afgiftsreduktionen for strøm fra land.

### **Gældende bestemmelser på området**

Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, særlig artikel 14, stk. 1, litra c), og artikel 15, stk. 1, litra f).

### **3. VURDERING AF FORANSTALTNINGEN I HENHOLD TIL ARTIKEL 19 I DIREKTIV 2003/96/EF**

#### **Særlige politiske hensyn**

I artikel 19, stk. 1, første afsnit, i direktivet hedder det følgende:

*"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*

---

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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.

*til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor."*

Ved hjælp af den pågældende afgiftslempelse tilstræber de svenske 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. Som Sverige har påpeget, har Kommissionen rent faktisk allerede anbefalet, at der anvendes strøm fra land som et alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, og derved anerkendt de miljømæssige fordele herved<sup>4</sup>. Det bemærkes, at elektricitet, der leveres til fartøjer, som ligger ved kaj, i øjeblikket er pålagt en afgift på 28 öre/kWh i Sverige (18,5 öre/kWh i Nordsverige). Den ønskede fritagelse vil derfor udgøre et yderligere incitament til anvendelse af denne teknologi svarende til 27,5 öre/kWh eller 29,83 EUR/MWh<sup>5</sup> (18 öre/kWh eller 19,53 EUR/MWh i Nordsverige) og derfor bidrage til den anførte politiske målsætning.

Kommissionen konstaterer desuden, at den nødvendige infrastruktur på land allerede er på plads i flere havne i Sverige. I en sådan situation kan de reducerede driftsomkostninger i form af en lavere slutpris for den forbrugte elektricitet være et effektivt incitament til en mere udbredt anvendelse af de bestående anlæg. For så vidt som det også er meningen, at foranstaltningen skal øge antallet af havne, der tilbyder muligheden for at anvende strøm fra land, forventer Kommissionen, at det sandsynligvis vil være nødvendigt med yderligere politiske foranstaltninger til fremme af opbygningen af infrastruktur på land, hvis den politiske målsætning med den pågældende afgiftsfritagelse skal nås. Med den nuværende situation for udviklingen af strøm fra land i Sverige er Kommissionen som helhed enig i, at anvendelsen af en stærkt reduceret afgiftssats kan fungere som et vigtigt signal for såvel havnemyndighederne som skibsejerne til at investere yderligere i teknologien, især hvis det følges op af ledsagende foranstaltninger til fremme af strøm fra land, hvad enten det sker i form af finansielle incitamenter eller i sidste instans gennem forpligtelser. I den forbindelse henledes opmærksomheden ikke blot på det forhold, at strøm fra land allerede anvendes i en række havne, men også på den store interesse, som de interesserede parter viste som reaktion på de svenske myndigheders offentlige høring om udformningen af den foreslåede skattelempelse.

Hvad angår karakteren af det politiske mål, der forfølges, skal Kommissionen påpege, at fremme af strøm fra land faktisk er en fælles politisk målsætning, der bør forfølges af EU som helhed. Dette er klart anført i Kommissionens meddelelse KOM(2007) 575 om en integreret havpolitik og det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene<sup>6</sup>, hvori det bebudes, at denne målsætning vil blive taget op i forbindelse med en revision af direktiv 2003/96/EF. Formålet med artikel 19 er imidlertid at reagere på særlige omstændigheder i individuelle medlemsstater, som ikke afspejles i selve direktivet. En undtagelse på grundlag af artikel 19 med det formål at fremme strøm fra land kan derfor kun indrømmes som en overgangsforanstaltning, før der er taget stilling til denne målsætning i forbindelse med en revision af direktiv 2003/96/EF.

---

<sup>4</sup> Se fodnote 2.

<sup>5</sup> Baseret på vekselkursen den 1. oktober 2010, dvs. 9,2183 SEK = 1 EUR, EUT C 286 af 2.10.2010.

<sup>6</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – En integreret EU-havpolitik af 10.10.2007, KOM(2007) 575 endelig, og Kommissionens arbejdsdokument – ledsagedokument til meddelelsen fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – En integreret EU-havpolitik af 10.10.2007, SEK(2007) 1278.

## Overensstemmelse med EU's andre politikker og mål

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljøpolitik. I det omfang, hvor den bidrager til at reducere forbrændingen af bunker fuel om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen rent faktisk bidrage til målsætningen om forbedring af den lokale luftkvalitet. Foranstaltningen vil sandsynligvis også medføre en reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne, for så vidt som elektricitetsblandingen fra elforsyningsnettet på land er mindre CO<sub>2</sub>-intensiv end elektricitet fremstillet om bord ved forbrænding af bunker fuel som følge af en højere systemeffektivitet og forskellen i de anvendte inputbrændstoffer. I den forbindelse kan det bemærkes, at den gennemsnitlige elektricitetsblanding på det relevante marked er betydelig mindre CO<sub>2</sub>-intensiv end gennemsnittet i EU. Selv om CO<sub>2</sub>-intensiteten for yderligere leveret elektricitet normalt er højere end for den gennemsnitlige elektricitetsblanding og i høj grad afhænger af det tidspunkt på dagen, hvor det yderligere behov opstår, vil CO<sub>2</sub>-reduktionerne som følge af foranstaltningen fortsat være forholdsvis betydelige<sup>7</sup>.

Det skal her påpeges, at når strøm fra land har en ugunstig konkurrencemæssig stilling, skyldes det især, at alternativet, dvs. elektricitet produceret om bord på fartøjerne, mens de ligger i søhavne, i øjeblikket nyder godt af en fuldstændig nettoafgiftsfritagelse: ikke blot er bunker fuel, der forbrændes med henblik på produktion af strømmen, fritaget for beskatning, hvilket svarer til den normale stilling 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 skibets ejer – ofte etableret i et tredjeland – eller operatøren skulle indsende en erklæring om, hvor meget elektricitet, der er forbrugt. Erklæringen skulle endvidere angive den andel af elektriciteten, der er forbrugt i territorialfarvandet i den medlemsstat, hvor afgiften skal betales. Det ville betyde en enorm administrativ byrde for skibsejerne 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 Sverige at anvende en reduceret afgiftssats.

Hvad angår elektricitet, der forbruges af fartøjer, som ligger ved kaj i havne langs de indre vandveje - og i modsætning til den situation, der gælder i søhavne - er fritagelsen for den elektricitet, der produceres om bord, kun fakultativ for medlemsstaterne (artikel 15, stk. 1, litra f)). Der er derfor ingen juridisk hindring for, at strøm fra land og strøm produceret om bord i havne langs indre vandveje behandles ens af medlemsstaterne. Den mulighed, som direktivets artikel 15, stk. 1, litra f), rummer for ikke at beskatte elektricitet, der produceres om bord, skal igen forklares ved praktiske hensyn fra lovgiverens side og er samtidig nært forbundet med de fakultative skattefordele, der gælder for sejlads på indre vandveje. De fleste medlemsstater, herunder Sverige, har besluttet ikke at beskatte brændstoffer, der anvendes til disse formål. De mener desuden, at det er upraktisk at beskatte inputbrændstoffet i stedet for at beskatte elektriciteten [jf. artikel 21, stk. 5, tredje afsnit, i direktiv 2003/96/EF], fordi dette i det mindste ville forudsætte en særskilt behandling af det brændstof, der anvendes til produktion af elektriciteten. Når medlemsstaterne skal afgøre, om de skal udvide den

---

<sup>7</sup> Den kombinerede andel af vedvarende energikilder og kernekraft i elektricitetsblandingen NordPool var 86,6 % i 2008, jf. [http://www.nordpoolspot.com/reports/Production\\_split/](http://www.nordpoolspot.com/reports/Production_split/). Både kernekraft og vandkraft, der tegner sig for størstedelen af produktionen af vedvarende energi på det nordiske marked, anvendes imidlertid hovedsagelig som grundlast, hvorimod spidslast gennemsnitlig er mere CO<sub>2</sub>-intensiv.

afgiftsfritagelse, der gælder for søskibsfart, til brændstoffer, der anvendes til sejlads på indre vandveje, skal de nemlig tage hensyn til en række aspekter, herunder bredere målsætninger for den nationale transportpolitik, såsom miljøhensyn, hvilket kan få dem til ikke at beskatte brændstoffer, der anvendes til disse formål.

Det anses derfor på nuværende tidspunkt for berettiget at udvide muligheden for at fritage strøm fra land til at gælde for havne i indre vandveje.

### **Det indre marked og loyal konkurrence**

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

Hvad angår konkurrencen mellem fartøjsoperatører, skal det først gentages, at der i øjeblikket er meget få fartøjer, som anvender strøm fra land på et kommercielt grundlag. Der kan derfor kun opstå væsentlige konkurrencefordrejninger 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 de nøjagtige fremskrivninger af omkostningerne i afgørende grad afhænger af udviklingen i olieprisen og derfor er meget vanskelige at foretage, tyder de foreliggende informationer på, at som helhed vil selv en fuldstændig afgiftsfritagelse i de fleste tilfælde ikke reducere driftsomkostningerne for strøm fra land til et niveau, der ligger under omkostningerne for strøm produceret om bord<sup>8</sup>, og vil derfor under alle omstændigheder ikke udgøre en væsentlig konkurrencefordel for skibsoperatører, der anvender strøm fra land i modsætning til dem, der anvender strøm produceret om bord. I det foreliggende tilfælde kan der i endnu mindre grad forventes en væsentlig fordrejning af ovennævnte art, fordi Sverige vil overholde den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Sverige har endvidere til hensigt at begrænse skattefordelen til fartøjer med en bruttotonnage på mindst 400 samt til forsyninger af strøm fra land på mindst 380 volt for at målrette foranstaltningen mod de fartøjer, der har en betydelig produktion af strøm om bord, samtidig med at det samlede antal støttemodtagere begrænses. Som de svenske myndigheder har forklaret, er begge tærskelværdier blevet fastsat på et forholdsvis lavt niveau for at tage hensyn til de nationale sammenslutningers bekymringer for, at nationale fartøjer ellers ville blive dårligt stillet i forhold til ikke-svenske fartøjer. Omvendt kan det med rimelighed antages, at fartøjer, der kan udelukkes fra skattefordelen gennem tærskelværdierne, snarere vil være nationale fartøjer end fartøjer fra andre EU-lande, og at tærskelværdierne derfor under ingen omstændigheder vil føre til en mere fordelagtig skattemæssig behandling af nationale økonomiske aktører i forhold til deres konkurrenter fra andre EU-medlemsstater.

Hvad angår konkurrencen mellem havne, har de svenske myndigheder anført, at de anser 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, for at være forsvindende lille. I en situation, hvor anvendelsen af strøm fra land - som anført ovenfor - i det mindste på kort sigt sandsynligvis ikke vil blive mere økonomisk end strøm produceret om bord til trods for afgiftsreduktionen, er det også usandsynligt, at

---

<sup>8</sup> 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](http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf). Omkostningsanalysen er foretaget for de tre havne Göteborg (Sverige), Juneau og Long Beach (USA).

denne afgiftsreduktion for strøm fra land i væsentlig grad vil fordreje konkurrencen mellem havne ved at tilskynde fartøjerne til at ændre deres rute i henhold til, hvorvidt denne mulighed er til stede.

Det kan endelig tilføjes, at den tidsramme, for hvilken det foreslås at tillade, at der anvendes en reduceret afgiftssats, er tilstrækkelig kort til, at det vil være usandsynligt, at den analyse, der er foretaget i de to foregående afsnit, ændrer sig inden udløbsdatoen.

#### **Anvendelsesperioden for foranstaltningen og udvikling af EU's rammer for energibeskatning**

I princippet bør anvendelsesperioden for undtagelsen være så lang, at den ikke afholder havneoperatørerne fra at foretage de nødvendige investeringer. Dette mål skal imidlertid forenes med nødvendigheden af ikke at underminere den fremtidige udvikling af de eksisterende juridiske rammer. I så henseende skal man være opmærksom på, at Kommissionen i øjeblikket er ved at vurdere en mulig revision af direktiv 2003/96/EF med henblik på at bringe det mere i overensstemmelse med målsætningerne for energi- og miljøpolitikkerne og især målsætningerne for klimaforandringerne for perioden efter 2013. Et tilsvarende forslag kunne også vedrøre spørgsmålet om den afgiftsmæssige behandling af strøm fra land. Under disse omstændigheder forekommer det hensigtsmæssigt at give den ønskede tilladelse for en periode på tre år, dog med forbehold for, at der på et tidspunkt før den planlagte udløbsdato træder generelle bestemmelser i kraft på området.

#### **4. STATSSTØTTEREGLER**

På grundlag af den relevante vekselkurs pr. 1. oktober 2010 som offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende<sup>9</sup> overholder afgiftssatsen på 0,5 öre/kWh, som er planlagt af de svenske myndigheder, minimumsafgiftssatsen i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF. Foranstaltningen falder derfor ind under den såkaldte generelle gruppefritagelsesforordning (forordning (EF) nr. 800/2008)<sup>10</sup> og er derfor fritaget for kravet om forhåndsanmeldelse.

#### **5. RESULTATET AF HØRINGERNE AF DE BERØRTE PARTER OG AF KONSEKVENSANALYSEN**

##### **Høring af de berørte parter**

Forslaget er baseret på en anmodning fra Sverige og vedrører kun denne medlemsstat.

##### **Ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekspertbistand.

---

<sup>9</sup> Den vekselkurs, der er relevant for vurdering af overholdelsen af minimumssatserne, jf. artikel 13, stk. 1, i direktiv 2003/96/EF, jf. fodnote 5.

<sup>10</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6.8.2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning), EUT L 214 af 9.8.2008.

## **Konsekvensanalyse**

Forslaget vedrører en tilladelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om.

### **6. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD**

Formålet med forslaget er at tillade Sverige at afvige fra de generelle bestemmelser i Rådets direktiv 2003/96/EF og anvende en elektricitetsafgiftssats, der er nedsat med 0,5 öre/kWh, på elektricitet, som leveres direkte til fartøjer, der ligger ved kaj i en havn.

#### **Retsgrundlag**

Artikel 19 i Rådets direktiv 2003/96/EF.

#### **Subsidiaritetsprincippet**

Indirekte beskatning som omfattet af artikel 113 i TEUF er ikke i sig selv et område, der falder ind under EU's enekompetence i den i artikel 3 i TEUF fastlagte betydning.

Medlemsstaternes udøvelse af deres kompetence på dette område er imidlertid nøje reguleret og begrænset af den gældende EU-ret. Ifølge artikel 19 i direktiv 2003/96/EØF har Rådet enekompetence til at give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan ikke sætte sig i stedet for Rådet.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

#### **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Afgiftsreduktionen overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at nå det pågældende mål (jf. ovennævnte betragtninger om det indre marked og loyal konkurrence).

#### **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået instrument: Rådets gennemførelsesafgørelse.

Artikel 19 i direktiv 2003/96 åbner kun mulighed for denne type bestemmelse.

### **7. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Foranstaltningen indebærer ikke nogen finansiel eller administrativ byrde for EU. Forslaget har derfor ingen konsekvenser for EU's budget.

Forslag til

## **RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE**

**om bemyndigelse af Sverige til at anvende en reduceret elafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land") 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 elektricitet<sup>11</sup>, særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved brev af 4. marts 2010 anmodede Sverige i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF om tilladelse til at anvende en reduceret elektricitetsafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land").
- (2) Med den ønskede afgiftslempelse tilstræber Sverige at fremme en mere udbredt anvendelse af strøm fra land som en mere miljøvenlig måde, hvorpå skibe kan dække deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, i forhold til forbrænding af bunker fuel om bord på fartøjerne.
- (3) For så vidt som anvendelsen af strøm fra land forhindrer emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunker fuel om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, bidrager den til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer. Under de specifikke betingelser for elproduktionsstrukturen i den berørte region, dvs. det nordiske elektricitetsmarked omfattende Sverige, Danmark, Finland og Norge, forventes anvendelsen af elektricitet fra elforsyningsnettet på land i stedet for elektricitet, der produceres ved forbrænding af bunker fuel om bord, yderligere at forhindre CO<sub>2</sub>-emissioner. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til EU's miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (4) At give Sverige tilladelse til at anvende en reduceret elafgiftssats på strøm fra land går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå ovennævnte målsætning, idet produktion 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, vil

---

<sup>11</sup> EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

foranstaltningen sandsynligvis ikke resultere i væsentlige konkurrencefordrejninger i sin levetid og vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds rette funktion.

- (5) Det følger af artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF, at hver tilladelse, der gives i henhold til den bestemmelse, skal være strengt tidsbegrænset. Eftersom der er behov for en periode, der er tilstrækkelig lang til ikke at afholde havneoperatørerne fra at foretage de nødvendige investeringer, men også fordi der er behov for ikke at underminere den fremtidige udvikling af de eksisterende juridiske rammer, er det hensigtsmæssigt at give den ønskede tilladelse for en periode på tre år, dog med forbehold for, at der på et tidspunkt før den planlagte udløbsdato træder generelle bestemmelser i kraft på området -

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

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

#### *Artikel 2*

Denne afgørelse anvendes fra tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende. Den ophører med at finde anvendelse tre år derefter.

Skulle Rådet, som handler på grundlag af artikel 113 i TEUF, 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 Sverige.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne  
Formand*