



Bryssel den 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

**om tillstånd för Tyskland att tillämpa en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn
i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG**

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Beskattning 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 (nedan kallat *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.

Tyskland har genom rådets genomförandebeslut 2014/722/EU av den 14 oktober 2014² (som föregicks av rådets genomförandebeslut 2011/445/EU av den 12 juli 2011³) redan fått tillstånd att tillämpa en nedsatt energiskattesats för el som levereras direkt till fartyg i hamn (landström) vilka inte är privata nöjesfartyg⁴.

Syftet med detta förslag är att förlänga detta tillstånd i enlighet med Tysklands begäran, eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla den 16 juli 2020.

Genom en skrivelse av den 29 januari 2020 underrättade de tyska myndigheterna kommissionen om att de önskade förlänga den nuvarande åtgärden till och med den 31 december 2025. Ytterligare upplysningar tillhandahölls genom en skrivelse av den 30 april 2020.

Tyskland ansöker om förnyat tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats på 0,50 euro per MWh – vilket motsvarar den minimiskattesats för el för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet – för landström till fartyg⁵ som uteslutande används för kommersiella ändamål (inklusive fiske) i unionens vatten och på unionens inre vattenvägar⁶.

Den begärda giltighetstiden är 17 juli 2020–31 december 2025. Denna tidsperiod ligger i anslutning till det nuvarande undantaget och överskrider inte den längsta tillåtna perioden enligt artikel 19 i energiskattedirektivet.

Avsikten med den nedsatta skattesatsen är att fortsätta skapa ett ekonomiskt incitament för införande och användning av landström i syfte att minska luftföroreningarna i hamnstäderna, förbättra den lokala luftkvaliteten och minska bullret, vilket gynnar invånarnas hälsa.

Den åtgärd som Tyskland önskar tillämpa syftar också till att minska den vattenburna transportens påverkan på miljön.

¹ EUT 283, 31.10.2003, s. 51.

² EUT 300, 18.10.2014, s. 55.

³ EUT L 191, 22.7.2011, s. 22.

⁴ Begreppet *privata nöjesfartyg* definieras i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

⁵ Enligt begäran avses därmed alla motordrivna fartyg, båtar och flytande materiel som omfattas av kapitel 89 i Kombinerade nomenklaturen.

⁶ I enlighet med vad som anges i den nationella lagstiftningen ska åtgärden inte tillämpas på landström som levereras till vattenburna fartyg som befinner sig på ett varv.

Genom den åtgärd som Tyskland ansöker om vill landet behålla ett incitament för användning av landström, som anses vara ett mindre förorenande alternativ än elframställning ombord på fartyg i hamn. Enligt vad som anges i begäran ligger i Tyskland den normala skattesatsen för elektricitet på 20,50 euro per MWh. Skattenedsättningen uppgår för närvarande till 20,00 euro per MWh. Detta innebär att de som beviljas nedsättningen betalar EU:s minimiskattesats för elektricitet enligt energiskattedirektivet, närmare bestämt 0,50 euro per MWh (enligt artikel 10.1 och tabell C i bilaga I till direktivet, för yrkesmässig användning). Tyskland ger denna skattefördel både i form av en nedsatt skattesats som tas ut vid leverans (tillstånd krävs) och i form av skatteåterbäring.

Samtidigt måste medlemsstaterna enligt artikel 14.1 c i energiskattedirektivet undanta energiprodukter som används för att framställa elektricitet ombord på fartyg i hamn. De kan också göra detta i fråga om elektricitet som framställs ombord på fartyg för sjöfart på inre vattenvägar i enlighet med artikel 15.1 f i direktivet. Tyskland har bekräftat att detta frivilliga undantag har införlivats.

De tyska myndigheterna har angett att skattenedsättningen gäller alla fartyg som inte är privata nöjesfartyg, vilket innebär att alla fartyg som är inbegripna i kommersiell sjöfart, oavsett storlek eller flagg, kan dra nytta av skattenedsättningen. Det finns emellertid ingen skyldighet för fartyg att använda landström.

Såsom anges i begäran har det antal fartyg som drar nytta av åtgärden ökat betydligt sedan den trädde i kraft 2011. Inom sektorn för inre vattenvägar kan nästan alla fartyg köpa landström, medan det för närvarande finns mycket få anläggningar inom sjöfartssektorn som inte är avsedda för färjetrafik till öar. Dessutom finns det enligt tillgängliga uppgifter 454 anläggningar i inlandsvatten som är i drift, planer på 385 anläggningar och potential för ytterligare 115 anläggningar. I havshamnar finns det 240 anläggningar som är i drift (varav 237 för färjetrafik till öar), planer på 30 anläggningar (främst för kryssningsfartyg och containerfartyg) och potential för ytterligare 32 anläggningar.

För att uppskatta skatteutgifterna från åtgärden har de tyska myndigheterna beräknat förlusten av skatteintäkter på grundval av dels den mängd el som förbrukats inom ramen för förmånen, dels förmånsbeloppet. Skattelättnaden uppgår för närvarande till 20,00 euro per MWh (den normala skattesatsen är som tidigare nämnt 20,50 euro per MWh). Under 2019 användes 79 302 MWh el i form av landström i hamn. Med beaktande av skattelättnaden innebär detta en förlust av skatteintäkter på 1 586 miljoner euro för 2019. Om man antar att användningen av landström på grund av stödåtgärderna kommer att öka i framtiden beräknas förlusten uppgå till 2 miljoner euro per år de kommande åren.

Tyskland har begärt att tillståndet beviljas till och med den 31 december 2025, med början den 17 juli 2020, en tidsperiod som ligger i anslutning till det nuvarande undantaget och inom den längsta tillåtna tidsperioden enligt artikel 19.2 i direktivet.

Genom skattenedsättningen vill Tyskland skapa ett incitament för fartygsoperatörerna att använda landström i syfte att minska de luftburna föroreningarna, bullret från förbränning av bränsle ombord på fartyg i hamn samt 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 direktiv 2003/96/EG, särskilt artikel 10. I artikel 14.1 c föreskrivs en obligatorisk skattebefrielse för 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.

Enligt de tyska myndigheterna utgör åtgärden statligt stöd och omfattas av EU:s lagstiftning på detta område; i synnerhet har stödordningen bedömts vara lämplig och anmäld i enlighet med artikel 25 i kommissionens förordning (EG) nr 800/2008⁷, som håller på att ersättas av kommissionens förordning 651/2014/EU⁸ – se mer utförligt nedan.

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 tyska myndigheternas mål med skattenedsättningen är att fortsätta att främja ett miljövänligare sätt att förse fartyg med el när de ligger i hamn och på så sätt 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 miljöfördelar⁹. För närvarande ligger den normala skattesatsen för elektricitet på 20,50 euro per MWh. Skattenedsättningen uppgår för närvarande till 20,00 euro per MWh. De som beviljas skattenedsättningen betalar därmed EU:s minimiskattesats för elektricitet enligt energiskattedirektivet, närmare bestämt 0,50 euro per MWh, vilket innebär att åtgärden även fortsättningsvis kan bidra till det politiska målet.

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.

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

Undantaget bör dock inte undergräva den framtida utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen, och det bör ta hänsyn till den kommande översynen av energiskattedirektivet och

⁷ Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning), EUT L 214, 9.8.2008, s. 3.

⁸ 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).

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

möjligheten att rådet antar en rättsakt på grundval av ett förslag från kommissionen om ändring av energiskattedirektivet. Denna översyn följer på utvärderingen av energiskattedirektivet¹⁰ och rådets slutsatser om EU:s ram för energibeskattnings av den 28 november 2019¹¹. I slutsatserna uppmanas kommissionen att analysera och utvärdera möjliga alternativ i syfte att, när tiden är kommen, offentliggöra ett förslag till översyn av energiskattedirektivet samt att särskilt beakta direktivets tillämpningsområde, minimiskattesatserna och särskilda skattenedsättningar och skattebefrielser.

Det förefaller därför lämpligt att bevilja tillståndet för den period som begärs, dock under förutsättning att allmänna bestämmelser i frågan inte börjar tillämpas tidigare än 2025.

Dessutom betonar de tyska myndigheterna att det behövs ytterligare åtgärder (t.ex. nedsänkning av andra elkomponenter, servicepris per dag, investeringar i landströmsanläggningar samt regleringsåtgärder) för att förbättra ramvillkoren för användning av landström i hamnar.

Regler om statligt stöd

Den nedsatta skattesatsen på 0,50 euro per MWh som de tyska myndigheterna föreslår motsvarar EU:s minimiskattesats för elektricitet för yrkesmässig användning enligt artikel 10 i direktiv 2003/96/EG. De tyska myndigheterna framhåller att stödordningen bedömts vara lämplig enligt artikel 25 i kommissionens förordning (EG) nr 800/2008¹² (tidigare version av den allmänna gruppundantagsförordningen). Som anges i begäran anmäldes den befintliga stödordningen till kommissionen den 11 november 2014 enligt artikel 25 i den allmänna gruppundantagsförordningen (tidigare version). Denna bestämmelse håller på att ersättas av artikel 44 i kommissionens förordning 651/2014/EU¹³, 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. Detta förslag påverkar inte kommissionens eventuella bedömning av åtgärden enligt reglerna om statligt stöd. Förslaget till rådets genomförandebeslut påverkar inte heller medlemsstaternas skyldighet att säkerställa efterlevnad av reglerna om statligt stöd, inbegripet kommissionens förordning 651/2014/EU.

• Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Miljö- och klimatförändringspolitik

Den åtgärd som Tyskland 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 luftkvaliteten och minska bullret. Enligt direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet¹⁴ måste medlemsstaterna säkerställa att nivåerna av flera luftföroreningar inte överskrider de gränsvärden, målvärden och andra luftkvalitetsnormer som fastställs i direktivet. Skyldigheten innebär att medlemsstaterna måste hitta lösningar på problem såsom utsläpp från fartyg i

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ Rådets slutsatser av den 28 november 2019, 14608/19 FISC 458.

¹² Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning), EUT L 214, 9.8.2008, s. 3.

¹³ 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).

¹⁴ 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).

hamn där det är relevant, och det är möjligt att man i hamnar med sådana problem kommer att uppmuntra till användning av landström som del av en övergripande luftkvalitetsstrategi. Användning av landström främjas också enligt direktiv (EU) 2016/802¹⁵ om svavelhalten i marina bränslen.

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. I detta avseende betonade de tyska myndigheterna att den faktiska minskningen av koldioxidutsläppen visserligen beror på kvaliteten på den elektricitet som används, men att de beräknade besparingarna i den tyska elmixen skulle uppgå till cirka 30 % och kan bli ännu större i framtiden. Dessutom förväntar sig de tyska myndigheterna att lokala utsläpp av luftföroreningar (NO_x, SO_x, PM₁₀ och PM_{2.5}) från elframställning ombord skulle kunna minskas helt genom användning av landström och att även bullerutsläppen skulle kunna minskas avsevärt.

Enligt de tyska myndigheterna genererar fartygsmotorer ungefär följande utsläpp vid elframställning per kWh, ett utsläpp som således skulle kunna minskas med varje kWh landström:

Fartygstyp	g CO₂/kWh	g NO_x/kWh	g SO_x/kWh	g PM/kWh
Containerfartyg	640	12,0	0,39	0,19
Gas-/olje- /kemikalietankfartyg	704	12,5	0,43	0,18
Torrlastfartyg	699	13,0	0,43	0,18
Konventionellt kombinationsfartyg	692	14,1	0,42	0,18
Kryssningsfartyg	679	12,0	0,41	0,18
Annat havsgående fartyg	737	—	0,45	0,18
Fartyg i inlandssjöfart	721	8,1	0,04	0,15
Hamnfordon	726	—	0,04	0,15

Energipolitik

Åtgärden ligger i linje med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen¹⁶, som tar upp frågan om installation av landströmsanläggningar i hamnar, förutsatt att det finns efterfrågan och kostnaderna är proportionella i förhållande till

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

fördelarna, inbegripet miljöfördelarna. Detta har också erkänts som ett mål av gemensamt intresse för beviljande av statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget¹⁷.

Det bör i detta sammanhang erinras om att ett viktigt skäl till att landströmmen inte är konkurrenskraftig är att alternativet, det vill säga el som framställs ombord på fartyg i hamn, för närvarande är fullständigt skattebefriat: för det första är det bunkerbränsle som förbränns för att framställa elektriciteten skattebefriat i enlighet med artikel 14.1 a i direktiv 2003/96/EG, och för det andra är den elektricitet som framställs ombord på fartyg skattebefriad (se artikel 14.1 c i direktiv 2003/96/EG). Den sistnämnda skattebefrielsen kan anses svårförenlig med unionens miljömål, men speglar 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 el som förbrukats på territorialvattnet i den medlemsstat där skatten ska betalas. Det skulle skapa en enorm administrativ börda för fartygsägarna att behöva göra sådana deklARATIONER för varje medlemsstat vars territorialvatten berörs. Liknande överväganden gäller för sjöfart på inre vattenvägar och den frivilliga skattemässiga behandlingen i enlighet med artikel 15.1 f i direktivet (som Tyskland har genomfört). Under dessa omständigheter kan det vara motiverat att inte bestraffa det mindre förorenande alternativet landström, utan låta Tyskland fortsätta att tillämpa en nedsatt skattesats.

Transport

Denna åtgärd är i linje med kommissionens rekommendation 2006/339/EG om främjande av landström för fartyg i unionshamnar¹⁸ och kommissionens meddelande Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik¹⁹.

Den inre marknaden och sund konkurrens

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

När det gäller konkurrens mellan fartygsoperatörer ska det för det första påpekas att det för närvarande finns väldigt få fartyg i yrkesmässig sjöfart 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 (som ligger i linje med de uppgifter som Tyskland har lämnat) på att inte ens en fullständig skattebefrielse i de flesta fall skulle leda till lägre totala driftskostnader för landström än för elframställning ombord²⁰, varför den under inga omständigheter skulle utgöra en betydande

¹⁷ C(2014) 2231 final av den 9 april 2014 (Statligt stöd SA.37322 (2013/N) – Germany Alternative power supply for cruise ships in the Hamburg City Port [ung. Tyskland: Alternativ elförsörjning för kryssningsfartyg i Hamburgs hamn] (Altona – HafenCity)).

¹⁸ Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (EUT L 125, 12.5.2006).

¹⁹ 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.

²⁰ Se Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, augusti 2005, från Europeiska kommissionens generaldirektorat för miljö,

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 Tyskland kommer att respektera den minimiskattenivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG för elektricitet för yrkesmässig användning.

Som nämnts ovan ger dessutom Tyskland den skattefördel som tillhandahålls både i form av en nedsatt skattesats som tas ut vid leverans (tillstånd krävs) och i form av skatteåterbäring. Om nedsättningen sker vid leverans är det möjligt att elleverantören inte överför eller överför endast en del av skatteförmånen till slutkonsumenten, dvs. fartygsoperatören. Enligt de tyska myndigheterna överförs normalt skatteförmånen. Men även i de fall där skattenedsättningen helt och hållet överförs till de fartygsoperatörer som får landström som beskattas enligt den miniminivå som fastställs i direktiv 2003/96/EG, får de i praktiken ingen ekonomisk fördel gentemot operatörer som framställer sin egen el ombord, eftersom den är skattebefriad. Enligt de tyska myndigheterna skulle det inte leda till någon kostnadsfördel om man ersätter el framställd ombord med landström som beskattas enligt tillämplig miniminivå.

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, som anges ovan, åtminstone på kort sikt inte är sannolikt att användningen av landström – trots skattenedsättningen – blir mer ekonomiskt fördelaktig än framställning 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. De tyska myndigheterna hävdar att andra faktorer (såsom varornas eller passagerarnas destination eller andra ekonomiska faktorer) har betydelse vid valet av hamnar; enbart tillgången till landström förefaller inte vara avgörande.

De tyska myndigheterna betonar dessutom att användningen av landström är begränsad även på grund av brist på internationellt överenskomna tekniska standarder för anslutning av fartyg till elnätet och, i vissa fall, avsaknad av landströmsförsörjning.

Den tidsram under vilken förlängningen av 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 punkterna 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.

http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Kostnadsanalysen har utförts för hamnen i Göteborg och de amerikanska hamnarna Juneau och Long Beach.

- **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 behörighet 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 denna bestämmelse. Medlemsstaterna kan därför i detta sammanhang 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 av Tyskland 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.

Som nämnts ovan visar dock de uppgifter som Tyskland har lämnat att åtgärden kommer att ha en begränsad inverkan på skatteintäkterna och att skattesatsen för landström fortfarande kommer att ligga över den minimiskattenivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG. Tyskland förväntar sig att åtgärden kommer att ha en positiv inverkan på uppnåendet av miljömål och i synnerhet när det gäller att förbättra den lokala luftkvaliteten och minska bullret i hamnstäderna.

De tyska myndigheterna har gjort en uppskattning av skatteutgifterna från åtgärden och väntar sig en förlust på 2 miljarder euro per år under de kommande åren.

Samtidigt kan miljöfördelarna vara betydande. De tyska myndigheterna betonade att den faktiska minskningen av koldioxidutsläppen visserligen beror på kvaliteten på den elektricitet som används, men att de beräknade besparingarna i den tyska elmixen skulle uppgå till cirka 30 % och kan bli ännu större i framtiden. Dessutom förväntar sig de tyska myndigheterna att lokala utsläpp av luftföroreningar (NO_x, SO_x, PM10 och PM2.5) från elframställning ombord skulle kunna minskas helt genom användning av landström och att även bullerutsläppen skulle kunna minskas avsevärt.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Åtgärden ger ingen förenkling. Detta förslag grundas på en ansökan från Tyskland och berör endast Tyskland.

- **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, till och med den 31 december 2025. Den skattesats som ska tillämpas kommer att motsvara den minimiskattenivå som fastställs i energiskattedirektivet. Åtgärden kan utvärderas vid en begäran 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 Tyskland får tillstånd att tillämpa en nedsatt energiskattesats för direkt tillhandahållande av el till fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i tyska hamnar (landström). Skattesatsen får inte vara lägre än 0,50 euro per MWh, dvs. den lägsta skattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet. Det kommer inte att vara möjligt att leverera elektricitet till en reducerad skattesats till privata nöjesfartyg enligt definitionen i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

I artikel 2 fastställs att tillståndet enligt Tysklands begäran ska beviljas från och med den 17 juli 2020 – i anslutning till rådets genomförandebeslut 2014/722/EU – till och med den 31 december 2025, vilket ligger inom den längsta tillåtna period på sex år som fastställs i direktivet.

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Tyskland att tillämpa en nedsatt energiskattesats för el till fartyg 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 rådets genomförandebeslut 2014/722/EU² fick Tyskland tillstånd att fram till den 16 juli 2020 tillämpa en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn ("landström") i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG.
- (2) Genom en skrivelse av den 29 januari 2020 ansökte Tyskland om tillstånd att fortsätta att tillämpa en nedsatt energiskattesats för landström i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG.
- (3) Syftet med den reducerade skattesats som Tyskland har för avsikt att tillämpa är att fortsätta att främja användningen av landström. Användningen av sådan elektricitet anses vara ett ur miljösynpunkt mindre skadligt sätt att tillgodose behovet av elektricitet för fartyg som ligger i hamn än förbränning av bunkerbränsle ombord på sådana fartyg.
- (4) Eftersom man vid användning av landström undviker utsläpp av luftföroreningar från förbränning av bunkerbränsle bidrar sådan användning till en bättre lokal luftkvalitet i hamnstäderna och till minskat buller. Med beaktande av elproduktionens struktur i Tyskland förväntas användningen av landström i stället för elektricitet som framställs genom förbränning av bunkerbränsle framför allt leda till ett minskat utsläpp av koldioxid och andra luftföroreningar samt till minskat buller. Åtgärden förväntas därför bidra till målen för unionens miljö-, hälso- och klimatpolitik.
- (5) Att tillåta Tyskland att tillämpa en nedsatt skattesats för landström går inte utöver vad som är nödvändigt för att öka användningen av landström, 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.

¹ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

² Rådets genomförandebeslut 2014/722/EU av den 14 oktober 2014 om tillstånd för Tyskland att tillämpa en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG (EUT L 300, 18.10.2014, s. 55).

- (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 till och med den 31 december 2025. 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 den 31 december 2025.
- (7) För att sörja för hamn- och fartygsoperatörernas rättssäkerhet, och för att undvika en potentiell ökning av den administrativa bördan för distributörer och återförsäljare av el som skulle kunna uppstå till följd av att skattesatsen för landström ändras, bör det säkerställas att Tyskland kan tillämpa den nedsatta skattesatsen på landström utan avbrott. Tillståndet bör därför beviljas med verkan från och med den 17 juli 2020, så att det blir tillämpligt omedelbart efter det att det tidigare arrangemanget enligt rådets genomförandebeslut 2014/722/EU har upphört att gälla.
- (8) Detta beslut påverkar inte tillämpningen av unionsreglerna för statligt stöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tyskland ges härmed tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls 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 17 juli 2020 till och med den 31 december 2025.

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

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*