

Bryssel den 14.9.2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

**om tillstånd för Frankrike att tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt
tillhandahålls 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.

Frankrike har ansökt om tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats på slutlig elförbrukning när det gäller el som direkt tillhandahålls havsgående fartyg och fartyg i inlandssjöfart (inklusive fiskefartyg), vilka inte är privata nöjesfartyg², i hamn (landström)³. Syftet med detta förslag är att bevilja ett sådant tillstånd genom ett undantag som i enlighet med begäran gäller till och med den 31 december 2025.

Genom en skrivelse av den 7 augusti 2019 underrättade de franska myndigheterna kommissionen om att de önskade tillämpa åtgärden. Ytterligare upplysningar och klargöranden lämnades den 4 mars 2020 och den 30 april 2020.

Frankrike ansöker om 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 fartyg som uteslutande används för kommersiella ändamål (inklusive fiske) i unionens vatten och på unionens inre vattenvägar.

Den begärda giltighetstiden är 1 januari 2020–31 december 2025. Denna tidsperiod överskrider inte den längsta tillåtna perioden enligt artikel 19 i energiskattedirektivet.

Avsikten med den nedsatta skattesatsen är att skapa ett ekonomiskt incitament för utbyggnad 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 Frankrike önskar tillämpa syftar också till att överlag minska den vattenburna transportens påverkan på miljön.

Genom den åtgärd som Frankrike ansöker om vill landet ge 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 ansökan ligger i Frankrike den normala skattesatsen för elektricitet på 22,50 euro per MWh. Den skattenedsättning som ansökan gäller uppgår till 22,00 euro per MWh. Detta innebär att de som beviljas nedsättningen skulle betala 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).

¹ EUT 283, 31.10.2003, s. 51.

² Begreppet privata nöjesfartyg definieras i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

³ Dessutom bör, såsom anges av de franska myndigheterna, den nedsatta skattesatsen för elförbrukning också tillämpas på elektricitet från mobila strömgeneratorer som använder LNG (kondenserad naturgas).

Samtidigt måste medlemsstaterna enligt artikel 14.1 c i energiskattedirektivet undanta energiprodukter som används för att framställa elektricitet – och den elektricitet som framställs – ombord på fartyg i hamn. De kan också göra detta i fråga om energiprodukter som används för att framställa elektricitet – och den elektricitet som framställs – ombord på fartyg för sjöfart på inre vattenvägar i enlighet med artikel 15.1 f i direktivet. Frankrike har bekräftat att detta frivilliga undantag har införlivats⁴.

De franska 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. I vissa fall kan fartyg vara skyldiga att använda landström.

Som anges i ansökan uppskattas antalet användare av åtgärden till omkring 7 000 (inklusive företag för sjötransporter och transporter på inre vattenvägar samt fiskerisektorn). Detta är det största potentiella antalet användare på längre sikt. Vid uppskattningen tas hänsyn till att utbyggnaden av systemen för anslutning av landström förväntas öka. Det finns för närvarande ett begränsat antal terminaler för landström (omkring 230). Dessa är huvudsakligen placerade vid offentliga inre vattenvägar och är avsedda för transport av gods och passagerare. För närvarande finns det inga terminaler för fiskefartyg⁵.

För att uppskatta skatteutgifterna från åtgärden har de franska myndigheterna beräknat förlusten av skatteintäkter på grundval av den mängd el som förbrukas, det begärda skatteförmånsbeloppet och antalet terminaler. Förbrukningen av el från dessa terminaler är omkring 12 000 MWh per år och skattelättnaden skulle uppgå till 22,00 euro per MWh (den normala skattesatsen är som tidigare nämnt 22,50 euro per MWh); detta resulterar i en förlust av skatteintäkter på cirka 270 000 euro. Med tanke på det ökande antalet terminaler (från de befintliga 230 till cirka 256 inom en nära framtid) uppskattas en faktisk förlust på cirka 300 000 euro under den kommande perioden.

Frankrike har begärt att tillståndet beviljas till och med den 31 december 2025, med början den 1 januari 2020, en tidsperiod som ligger inom den längsta tillåtna tidsperioden enligt artikel 19.2 i direktivet.

Genom skattenedsättningen vill Frankrike skapa ett incitament för de berörda operatörerna att utveckla och 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 energiskattedirektivet (2003/96/EG), särskilt artikel 10. I artikel 14.1 c föreskrivs en obligatorisk skattebefrielse för energiprodukter för sjöfart och elektricitet som framställs ombord på ett fartyg. I artiklarna 5, 15 och 17 föreskrivs en möjlighet för medlemsstaterna att tillämpa skattedifferentieringar, inklusive skattebefrielse

⁴ Dessutom betonade de franska myndigheterna att en nedsatt inhemsk skattesats på slutlig förbrukning av el redan gäller för transport av passagerare och gods med tåg, tunnelbana, spårvagn, linbana, hybridbuss eller elektrisk buss och trådbuss.

⁵ De franska myndigheterna har lämnat en förteckning över hamnar som är intresserade av användning eller framtida installation av landströmsanläggningar: de är många och omfattar både havshamnar och inlandshamnar.

och skattenedsättningar, för viss användning av elektricitet. Bestämmelserna föreskriver dock inte i sig någon nedsatt skatt på landström.

Åtgärden utgör statligt stöd och omfattas av tillämpningsområdet för EU:s lagstiftning om denna fråga, i synnerhet kommissionens förordning 651/2014/EU⁶.

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 franska myndigheternas mål med skattenedsättningen är 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 miljöfördelar⁷. För närvarande ligger i Frankrike den normala skattesatsen för elektricitet på 22,50 euro per MWh. Den skattenedsättning som ansökan gäller uppgår till 22,00 euro per MWh. De som beviljas skattenedsättningen skulle därmed betala EU:s minimiskattesats för elektricitet enligt energiskattedirektivet, närmare bestämt 0,50 euro per MWh, vilket innebär att åtgärden kan bidra till de fastställda politiska målen.

Införandet av en förmånlig skattebehandling av landström kan göras enligt artikel 19 i direktivet eftersom syftet är att varje medlemsstat ska kunna införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar av särskilda politiska hänsyn.

Frankrike har begärt att åtgärden ska gälla för den längsta period som tillåts enligt artikel 19.2 i direktivet, dvs. sex år. I princip bör tillämpningsperioden för undantaget vara tillräckligt lång för att inte avskräcka hamnoperatörer och elleverantörer från att påbörja eller fortsätta med nödvändiga investeringar i landströmsanläggningar. 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 möjligheten att rådet antar en rättsakt på grundval av ett förslag från kommissionen om ändring av energiskattedirektivet. Denna översyn följer på utvärderingen av energiskattedirektivet⁸ och rådets slutsatser om EU:s ram för energibeskattnings av den 28 november 2019⁹. I slutsatserna uppmantras 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.

⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklarar förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

⁷ Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (EUT L 125, 12.5.2006).

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Rådets slutsatser av den 28 november 2019, 14608/19 FISC 458.

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.

De franska myndigheterna framhöll att det behövs ytterligare åtgärder (t.ex. regleringsåtgärder för att minska anslutningskostnaderna eller för att i vissa fall tillåta att det införs en skyldighet att använda landström, samt andra rättsliga instrument för att främja och närmare involvera den offentliga och privata sektorn), men att vissa regleringsåtgärder redan har införts. Syftet med dessa åtgärder är bland annat att förbättra ramvillkoren för användning av landström i hamnar.

Regler om statligt stöd

Den nedsatta skattesatsen på 0,50 euro per MWh som de franska myndigheterna planerar motsvarar EU:s minimiskattesats för elektricitet för yrkesmässig användning enligt artikel 10 i direktiv 2003/96/EG. Åtgärden förefaller således omfattas av artikel 44 i kommissionens förordning 651/2014/EU, där det fastställs på vilka villkor stöd i form av nedsättning av miljöskatter enligt direktiv 2003/96/EG kan undantas från kravet på anmälan av statligt stöd. Det kan dock inte i detta skede fastställas om alla villkor i förordningen är uppfyllda och förslaget till rådets genomförandebeslut påverkar inte medlemsstatens skyldighet att säkerställa överensstämmelse med reglerna för statligt stöd, i synnerhet när det gäller undantaget stöd, som omfattas av kommissionens förordning 651/2014/EU.

• **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Miljö- och klimatförändringspolitik

Den åtgärd som Frankrike 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 luftkvalitet¹⁰ måste medlemsstaterna säkerställa att nivåerna av flera luftföroreningar inte överskrider de gränsvärden, målvärden och andra luftkvalitetsnormer som fastställs i direktivet. Skyldigheten innebär att medlemsstaterna ska hitta lösningar på problem såsom utsläpp från fartyg när de ligger i hamn där det är relevant, och det är möjligt att man i hamnar med sådana problem kommer att uppmuntra till användning av landström som del av en övergripande luftkvalitetsstrategi. Användning av landström främjas också enligt direktiv (EU) 2016/802¹¹ om svavelhalten i marina bränslen.

De franska myndigheterna uppskattar att åtgärden sannolikt också kommer att leda till minskade föroreningar överlag, vilket beräknats på grundval av den faktiska förbrukningen av landström år 2019.

För sjötransport låg förbrukningen på omkring 10 400 MWh. Motsvarande förbrukning av tjock eldningsolja skulle enligt tillgängliga data ha resulterat i

- 4 472 kg SO_x-utsläpp,
- 135 200 kg NO_x-utsläpp,

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

- 5 919 kg PM2.5-partiklar.

När det gäller utsläpp av växthusgaser skulle en motsvarande förbrukning av tung eldningsolja ha resulterat i utsläpp på 3 369 600 kg koldioxid.

Beträffande transport på inre vattenvägar skulle, eftersom landströmsförbrukningen var 1 800 MWh, motsvarande förbrukning av diesel som inte är avsedd att användas för transporter på väg ha resulterat i följande utsläpp:

- 155,56 kg SO_x,
- 1 101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg fina partiklar (inklusive 553,71 kg PM2.5).

När det gäller växthusgaser skulle motsvarande förbrukning av diesel ha genererat 553 780 kg koldioxid.

Beträffande el från kraftnätet på land och den uppskattade effekten av förnybara energikällor påpekade Frankrike att andelen förnybar energi i den nationella energimixen har ökat med omkring 4 procentenheter under de senaste tio åren, från 6,6 % 2007 till 10,7 % 2017. Förnybar energi är således den fjärde primära energikällan 2017, efter kärnkraft (40,0 %), oljeprodukter (28,9 %) och gas (15,7 %). Bortsett från denna utveckling varierar den primära förbrukningen av förnybar energi från ett år till ett annat beroende på olika faktorer¹².

Energipolitik

Åtgärden ligger i linje med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen¹³, som tar upp frågan om installation av landströmsanläggningar i hamnar, förutsatt att det finns efterfrågan och kostnaderna är proportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna. Detta har också erkänts som ett mål av gemensamt intresse för beviljande av statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget¹⁴.

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 göra sådana deklARATIONER för varje medlemsstat vars territorialvatten berörs. Liknande överväganden gäller för sjöfart på inre vattenvägar och den frivilliga skattemässiga

¹² När det gäller den ovannämnda användningen av kondenserad naturgas för framställning och leverans av landström, uppskattas dessutom minskningen av koldioxidutsläppen till 22 % (jämfört med användningen av sjöfartsbränsle).

¹³ 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).

¹⁴ C(2014) 2231 final av den 9 april 2014.

behandling som föreskrivs i artikel 15.1 f i direktivet (och som Frankrike har genomfört). Under dessa omständigheter kan det vara motiverat att inte bestraffa det mindre förorenande alternativet landström utan låta Frankrike tillämpa en nedsatt skattesats.

Transport

Denna åtgärd är i linje med kommissionens rekommendation 2006/339/EG om främjande av landström för fartyg i unionshamnar¹⁵ och kommissionens meddelande Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik¹⁶.

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 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 på att inte ens en fullständig skattebefrielse i de flesta fall skulle leda till lägre totala driftskostnader för landström än för elframställning ombord¹⁷, varför den under inga omständigheter skulle utgöra en betydande konkurrensfördel för fartygsoperatörer som använder landström i förhållande till dem som framställer elektricitet ombord. I det aktuella fallet är en betydande snedvridning av ovannämnda slag ännu mindre troligt, eftersom Frankrike kommer att respektera den minimiskattenivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG för elektricitet för yrkesmässig användning.

Såsom redan har nämnts har fartygsoperatörer som erhåller landström som beskattas på den miniminivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG i princip inte någon ekonomisk fördel i förhållande till de operatörer som framställer sin egen el ombord, eftersom denna el är undantagen från beskattning. Enligt de franska myndigheterna skulle det inte leda till någon betydande kostnadsfördel om man ersatte el framställd ombord med landström som beskattas enligt tillämplig miniminivå¹⁸.

¹⁵ Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (EUT L 125, 12.5.2006).

¹⁶ 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.

¹⁷ 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, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Kostnadsanalysen har utförts för hamnen i Göteborg (Sverige) och hamnarna Juneau och Long Beach (Förenta staterna).

¹⁸ Som en kostnadsjämförelse ligger enligt de franska myndigheterna inköpspriset för el som levereras via landströmsterminaler på cirka 0,10 euro per kWh; för transporter på inre vattenvägar ligger den nationella taxa som VNF (*Voies navigables de France*) och vissa andra hamnar tillämpar för användning av terminalerna på 0,20 euro per kWh (inklusive inköpspriset för el). Å andra sidan uppgår minimikostnaden för en kWh för diesel till cirka 0,2192 euro (inre vattenvägar) och för tung eldningsolja till cirka 0,0953 euro (hav).

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 franska myndigheterna hävdar att andra faktorer (såsom lastens destination) har betydelse vid valet av hamnar; enbart tillgången till landström med nedsatt skattesats förefaller inte vara avgörande.

Den tidsram under vilken tillståndet att tillämpa en nedsatt skattesats föreslås gälla, såvida inte den nuvarande ramen och situationen förändras betydligt, gör det osannolikt att den analys som gjorts i de föregående styckena kommer att ändras före den dag då åtgärden upphör att gälla.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Artikel 19 i rådets direktiv 2003/96/EG.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Indirekt beskattning, som behandlas i artikel 113 i EUF-fördraget, utgör inte i sig ett område där Europeiska unionen har ensam 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 Frankrike och berör bara denna medlemsstat.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Det har inte behövts några externa sakkunnigutlåtanden.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag gäller ett tillstånd som en enskild medlemsstat har ansökt om, och ingen konsekvensbedömning krävs.

De uppgifter som Frankrike har lämnat visar dock att åtgärden kommer att ha en begränsad inverkan på skatteintäkterna (som nämnts ovan beräknas en faktisk förlust på omkring 300 000 euro för den kommande perioden) och att skattesatsen för landström fortfarande kommer att ligga över den minimiskattenivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG. Frankrike förväntar sig att åtgärden kommer att ha en positiv inverkan på uppnåendet av miljömål och i synnerhet när det gäller att minska utsläppen (se uppskattningen ovan), förbättra den lokala luftkvaliteten och minska bullret i hamnstäderna.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

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

- **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 Frankrike får tillstånd att tillämpa en nedsatt energiskattesats för direkt tillhandahållande av el till fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i franska 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 föreskrivs att tillståndet beviljas från och med den 1 januari 2020 till och med den 31 december 2025, enligt Frankrikes begäran, vilket ligger inom den längsta tillåtna perioden på 6 år enligt direktivet.

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Frankrike att tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls 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 en skrivelse av den 7 augusti 2019 ansökte Frankrike om tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls havsgående fartyg och fartyg i inlandssjöfart som ligger i hamn (landström), i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG. De franska myndigheterna lämnade ytterligare upplysningar och förtydliganden den 4 mars 2020 och den 30 april 2020.
- (2) Syftet med den nedsatta skattesats som Frankrike har för avsikt att tillämpa är att främja utbyggnaden och 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.
- (3) Eftersom man vid användning av landström undviker utsläpp av luftföroreningar från förbränning av bunkerbränsle ombord på fartyg i hamn, bidrar sådan användning till en bättre lokal luftkvalitet i hamnstäderna och till minskat buller. Med beaktande av elproduktionens struktur i Frankrike 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.
- (4) Att tillåta Frankrike 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.
- (5) 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

¹ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

nödvändiga investeringar, bör tillståndet beviljas från och med den 1 januari 2020 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.

(6) För att göra det möjligt för såväl hamn- och fartygsoperatörer som distributörer och återförsäljare av el att främja landström, bör det säkerställas att Frankrike i enlighet med sin ansökan får tillämpa skattenedsättningen med verkan från och med den 1 januari 2020.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Frankrike 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 1 januari 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 Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*