EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i EU er fastlagt i Rådets direktiv 2003/96/EF (i det følgende benævnt "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.

Formålet med dette forslag er at give Danmark tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres til direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn (i det følgende benævnt "strøm fra land"). Formålet med undtagelsen er at skabe et økonomisk incitament til at anvende strøm fra land med henblik på at nedbringe luftforureningen i havnebyer og forbedre den lokale luftkvalitet af hensyn til beboernes sundhed.

Hensigten med foranstaltningen, som skal anvendes af Danmark, er også at mindske søtransportens indvirkning på miljøet.

Anmodningen og den generelle baggrund herfor

Ved brev af 2. juli 2014 meddelte de danske myndigheder Kommissionen, at de havde til hensigt at anvende en reduceret afgift på elektricitet, der leveres direkte til andre fartøjer end fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i en havn. På Kommissionens anmodning indsendte Danmark yderligere oplysninger den 13. november 2014 og den 23. februar 2015. Med den ønskede foranstaltning ønsker Danmark at give et incitament til at anvende strøm fra land, idet det anses for at være et mindre forurenende alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj i en havn.

De danske myndigheder ønsker at anvende en reduceret sats på 4 DKK (ca. 0,54 EUR) ([1]) pr. MWh i elafgift på strøm fra land. Denne afgiftssats vil være over den mindstesats for beskatning af elektricitet til erhvervsmæssig brug, som er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Den nuværende danske afgift på strøm fra land er på 878 DKK ([2]) (ca. 117,95 EUR) pr. MWh, hvilket svarer til den danske afgift på elektricitet til ikkeerhvervsmæssig brug.

Samtidig skal medlemsstaterne i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 14, stk. 1, litra c), fritage energiprodukter, der anvendes som motorbrændstof med henblik på sejlads i EU-farvande, bortset fra sejlads med fritidsfartøjer. Denne undtagelse omfatter også energiprodukter, som anvendes til at producere elektricitet om bord på skibe, der ligger ved kaj i havne. I henhold til direktivets artikel 15, stk. 1, litra f), kan medlemsstaterne også fritage energiprodukter, der anvendes af andre fartøjer end fritidsfartøjer ved sejlads ad indre vandveje, hvilket også omfatter produktionen af elektricitet om bord. Denne bestemmelse er dog ikke relevant i forbindelse med Danmarks anmodning, da landet ikke har nogen indre vandveje.

Derfor påvirker beskatningssystemet, som er baseret på energibeskatningsdirektivet, i de fleste tilfælde ikke omkostningerne til produktion af elektricitet om bord på et skib, mens det ligger ved kaj i en havn, selv om en sådan produktion kan have negative konsekvenser for sundhed og miljø ved at forringe luftkvaliteten og øge støjen i havne.

([1]) Alle beregninger er baseret på valutakursen den 1. oktober 2014, dvs. 7,4437 DKK for 1 EUR. Se EUT C 344 af 2.10.2014.

([2]) Afgiftssatsen for elektricitet er den sats, der var gældende i januar 2015 (jf. http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

Danmark vil anvende den reducerede afgift på elektricitet på alle leverancer af strøm fra land på mindst 380 volt til fartøjer på mindst 400 bruttoton, der anvendes til kommerciel skibsfart. De danske myndigheder anfører, at selv med disse begrænsninger af foranstaltningens anvendelse vil langt størstedelen af de fartøjer, der anvendes i international trafik, og større fartøjer, der anvendes i national trafik, være omfattet af den reducerede afgift. 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.

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). Denne antagelse bygger på krydstogt- og fragtskibenes anslåede elforbrug i de danske havne i 2008, som udgjorde ca. 33 000 MWh (hvoraf krydstogtskibene tegnede sig for 17 000). Beregningerne forudsætter, at forbruget ikke er ændret i mellemtiden, og at ikke alle fartøjerne vil bruge strøm fra land i fremtiden. De danske myndigheder anfører, at beregningerne bør tolkes med forsigtighed, da det er en ny ordning i Danmark, og der ikke findes noget sammenligningsgrundlag med lignende ordninger. På nuværende tidspunkt har de danske havne ingen anlæg, der leverer strøm fra land. Fartøjerne vil også frit kunne bestemme, om de ønsker at købe strøm fra land.

De danske myndigheder anerkender, at foranstaltningen udgør statsstøtte, og at den begunstiger ejere af fartøjer, der anvendes til kommerciel skibsfart, hvilket kunne kvalificeres som gruppefritaget støtte efter artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014/EU ([3]).

Danmark har anmodet om, at tilladelsen gives for en periode på seks år, hvilket er den maksimale periode, som er angivet i direktivets artikel 19, stk. 2.

Danmark mener, at 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 havne ([4]), og med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik frem til 2018 - strategiske mål og anbefalinger" ([5]). I den forbindelse skal det bemærkes, at medlemsstaterne fra juni 2011 har ubetinget forpligtelse til at opfylde luftkvalitetsnormerne for relevante forurenende stoffer såsom partikler ([6]). Det indebærer, at medlemsstaterne skal finde løsninger på problemer som f.eks. emissioner fra skibe ved kaj i havne, hvor det er relevant, og det er tænkeligt, at der som led i en samlet luftkvalitetsstrategi blive tilskyndet til anvendelse af strøm fra land i havne med disse problemer.

Med afgiftslempelsen ønsker Danmark at give fartøjernes operatører et incitament til at anvende strøm fra land for at reducere luftbårne emissioner og støj fra fartøjer, der ligger ved kaj, samt CO_2-emissioner. Anvendelsen af en reduceret afgiftssats vil forbedre konkurrence-situationen for strøm fra land i forhold til forbrændingen af bunkerfuel om bord på skibene, idet bunkerfuel er fuldstændig fritaget for afgift.

Gældende foranstaltninger på det område, som forslaget vedrører

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).

([3]) Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) Se 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).

Vurdering af foranstaltningen efter artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

Særlige politiske hensyn

Artikel 19, stk. 1, første afsnit, i direktivet har følgende ordlyd:

> *"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 miljømæssigt 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 Danmark har påpeget, har Kommissionen 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 miljøfordelene herved ([7]). Strøm, der leveres til fartøjer ved kaj vil i dag skulle beskattes med 878 DKK (ca. 117,95 EUR) pr. MWh. Den ønskede undtagelse vil således udgøre et yderligere incitament til anvendelse af denne teknologi svarende til 874 EUR eller ca. 117,41 EUR pr. MWh og derfor bidrage til den anførte politiske målsætning.

Hvad angår karakteren af det politiske mål, der forfølges, påpeger Kommissionen, at fremme af strøm fra land faktisk er en fælles politisk målsætning, der bør forfølges af EU som helhed. Det fremgår klart af Kommissionens meddelelse om en integreret havpolitik ([8]) og det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene ([9]). I forslaget om ændring af energibeskatningsdirektivet foreslog Kommissionen, at strøm fra land, som leveres til skibe ved kaj i havne, skulle fritages for energibeskatning i en periode på otte år ([10]).

Rådet vedtog dog ikke Kommissionens forslag, og Kommissionen trak det derfor tilbage i 2015 ([11]). I øjeblikket indeholder artikel 19 den eneste mulighed for at få indført en gunstig afgiftsbehandling for strøm fra land. Formålet med artiklen er at give individuelle medlemsstater mulighed for at reagere på særlige forhold, som ikke afspejles i selve direktivet. En undtagelse på grundlag af artikel 19, som forfølger den politiske målsætning om at fremme strøm fra land, kan derfor kun indrømmes som en overgangsforanstaltning, før der er taget stilling til denne målsætning i forbindelse med en ændring af direktiv 2003/96/EF.

Overensstemmelse med Unionens andre politikker og mål

Den ønskede foranstaltning vedrører hovedsageligt EU's miljøpolitik. I det omfang, hvor den bidrager til at reducere forbrændingen af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen i praksis bidrage til målsætningen om forbedring af den lokale luftkvalitet. Foranstaltningen vil sandsynligvis også medføre en reduktion af CO_2-emissionerne, for så vidt som elmikset fra elforsyningsnettet på land er mindre CO_2-intensivt end elektricitet produceret om bord ved anvendelse af bunkerfuel som følge af en højere systemeffektivitet og forskellen i de anvendte inputbrændstoffer. I den forbindelse kan det bemærkes, at det gennemsnitlige elmiks i det relevante markedsområde er betydelig mindre CO_2-intensivt end gennemsnittet i EU. Selv om CO_2-intensiteten for yderligere leveret elektricitet normalt er højere end for det gennemsnitlige elmiks og i høj grad afhænger af det tidspunkt på dagen,

([7]) Se fodnote 4.
([8]) KOM(2007) 575 af 10. oktober 2007.
([9]) SEC(2007) 1283 endelig af 10. oktober 2007.
([10]) KOM(2011) 169 endelig af 13. april 2011.
([11]) EUT C 80 af 7.3.2015, s. 17.

hvor det yderligere behov opstår, vil CO_2-reduktionerne som følge af foranstaltningen fortsat være forholdsvis store ([12]).

Foranstaltningen er i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer ([13]), som vedrører installering af anlæg, der leverer strøm fra land, i havne, hvor der er efterspørgsel efter sådanne anlæg, og hvor omkostningerne ikke overstiger fordelene, herunder miljøfordelene.

Det må ikke glemmes, at en vigtig årsag til den ugunstige konkurrencemæssige stilling for strøm fra land er, at alternativet, dvs. elektricitet produceret om bord på fartøjerne, mens de ligger i søhavne, drager fordel af en fuld nettoafgiftsfritagelse: ikke alene er den bunkerfuel, der forbrændes med henblik på produktion af strøm, fritaget for beskatning, hvilket svarer til den normale situation efter 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 den andel af elektriciteten, der er forbrugt i territorialfarvandet i den medlemsstat, hvor afgiften skal betales. Det ville påføre skibsrederne en enorm administrativ byrde 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.

Det indre marked og loyal konkurrence

For så vidt angår det indre marked og loyal konkurrence vil foranstaltningen blot mindske den eksisterende skatteforvridning mellem to konkurrerende elektricitetskilder til skibe, der ligger ved kaj, nemlig produktion af strøm om bord og strøm fra land, som skyldes afgiftsfritagelsen for bunkerfuel.

Med hensyn til konkurrencen mellem fartøjsoperatører, skal det for det første bemærkes, at der i øjeblikket er meget få fartøjer, som anvender strøm fra land på et kommercielt grundlag. Der kan derfor kun opstå væsentlige konkurrenceforvridninger 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 det er meget vanskeligt at foretage nøjagtige omkostningsberegninger, fordi de i høj grad afhænger af udviklingen i olieprisen, tyder de foreliggende oplysninger på, at selv en fuldstændig afgiftsfritagelse i de fleste tilfælde generelt ikke vil nedbringe driftsomkostningerne for strøm fra land til et niveau, der ligger under omkostningerne for strøm produceret om bord ([14]), og vil derfor under alle omstændigheder ikke udgøre en væsentlig konkurrencefordel for skibsoperatører, der

([12]) Vedvarende energikilder udgjorde samlet 69,8 % af NordPools elmiks i 2012 (jf. http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf). Både kernekraft og vandkraft, som står for størstedelen af produktionen af vedvarende energi i NordPool generelt, anvendes imidlertid hovedsagelig som grundlast, hvorimod spidslast er gennemsnitligt mere CO_2-intensiv. Det skal også bemærkes, at Danmark i 2012 var afhængig af konventionelle varmekraftværker til 42 % af den producerede elektricitet, men vindkraft udgør en stigende andel af energiforsyningen.

([13]) 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).

([14]) 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. Omkostningsanalysen er foretaget for de tre havne i Göteborg (Sverige), Juneau og Long Beach (USA).

anvender strøm fra land, i forhold til dem, der anvender strøm produceret om bord. I det foreliggende tilfælde kan der i endnu mindre grad forventes en væsentlig forvridning af denne art, eftersom Danmark vil overholde den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF for elektricitet til erhvervsmæssig brug. Danmark vil desuden begrænse skattefordelen til fartøjer på mindst 400 bruttoton og til leverancer af strøm fra land på mindst 380 volt. Foranstaltningen vil således være rettet mod fartøjer med en betydelig produktion af strøm om bord og samtidig begrænse det samlede antal støttemodtagere. Tærskelværdierne er blevet sat relativt lavt. 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 mener de danske myndigheder, 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 reduceret afgiftssats, er forsvindende lille. I en situation, hvor anvendelsen af strøm fra land som anført ovenfor til trods for afgiftsreduktionen 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 på basis af, hvor der kan købes strøm fra land.

Den tidsramme, der foreslås for anvendelsen af en reduceret afgiftssats, svarer stort set til den tidsramme, som Kommissionen har foreslået med otte års afgiftsfritagelse for strøm fra land. Det er usandsynligt, at undersøgelsen i de to foregående afsnit skulle vise andre resultater før foranstaltningens udløbsdato.

Anvendelsesperiode for foranstaltningen og udvikling af EU's rammer for energibeskatning

Undtagelsen bør i princippet anvendes så længe, at den ikke afholder havneoperatørerne fra at foretage de nødvendige justeringer. Det skal bemærkes, at anvendelsen af denne foranstaltning er begrænset i forhold til Kommissionens forslag om en ændring af energibeskatningsdirektivet, ifølge hvilket der skal være en obligatorisk fritagelse for strøm fra land for en periode på otte år efter dets ikrafttræden. Undtagelsen bør dog ikke være til hinder for en fremtidig udvikling af den eksisterende retlige ramme, og den bør tage hensyn til, at Rådet sandsynligvis vil vedtage en retsakt, der er baseret på Kommissionens forslag om ændring af energibeskatningsdirektivet. Under disse omstændigheder forekommer det hensigtsmæssigt at give den ønskede tilladelse for en periode på højst seks år, som det er fastsat i direktivet, dog med forbehold af at der på et tidspunkt før den planlagte udløbsdato træder generelle bestemmelser i kraft på området. Denne periode vil give retssikkerhed for skibs- og havneoperatører, som skal planlægge deres investeringer i anlæg, der leverer strøm fra land, eller i udstyr om bord.

Statsstøttereglerne

På grundlag af den relevante vekselkurs pr. 1. oktober 2014, som er offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende ([15]), overholder den reducerede afgiftssats på 4 DKK pr. MWh, som er planlagt af de danske myndigheder, minimumsafgiftssatsen for elektricitet til erhvervsmæssig brug i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF. Foranstaltningen synes derfor at høre ind under artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014, som fastsætter betingelserne for at fritage støtte i form af reduktioner af miljøafgifter efter direktiv 2003/96/EF for anmeldelsespligten i forbindelse med statsstøtte. På nuværende tidspunkt kan

([15]) Se fodnote 1.

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 statsstøttereglerne, navnlig Kommissionens forordning (EU) nr. 651/204 hvad angår gruppefritaget støtte.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Høring af interesserede parter

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

Ekspertbistand

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

Konsekvensanalyse

Forslaget vedrører en tilladelse til en enkelt medlemsstat efter dens egen anmodning.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

Nærhedsprincippet

.

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. 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 ved denne gennemførelsesafgørelse. Eftersom denne afgørelse ikke er et udkast til lovgivningsmæssig retsakt, skal det 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 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 reguleringsmiddel: Gennemførelsesafgørelse vedtaget af Rådet.

Artikel 19 i direktiv 2003/96 giver kun mulighed for denne type foranstaltning.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Foranstaltningen indebærer ikke nogen finansiel eller administrativ byrde for EU. Forslaget har derfor ingen virkninger for Unionens budget.

2015/0106 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

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

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet ([1]), særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved brev af 2. juli 2014 anmodede Danmark i henhold til artikel 19, stk. 1, i direktiv 2003/96/EF om tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land"). På Kommissionens anmodning indsendte Danmark yderligere oplysninger den 13. november 2014 og den 23. februar 2015.

(2) Med afgiftslempelsen ønsker Danmark at fremme anvendelsen af strøm fra land. Det anses for at være en mere miljøvenlig måde, hvorpå fartøjer, der ligger ved kaj i en havn, kan dække deres elektricitetsbehov end ved at forbrænde bunkerfuel om bord på fartøjerne.

(3) For så vidt som anvendelsen af strøm fra land forhindrer emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, bidrager den til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer. På grund af de særlige betingelser for produktion af elektricitet i det berørte område, dvs. det nordiske elektricitetsmarked omfattende Danmark, Finland, Sverige og Norge, forventes anvendelsen af elektricitet fra elforsyningsnettet på land i stedet for elektricitet, der produceres ved forbrænding af bunkerfuel om bord, yderligere at reducere CO_2-emissionerne. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.

(4) Danmark har eksplicit anmodet om, at afgiftslempelsen ikke anvendes for elektricitet, der leveres direkte til private fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i en havn.

(5) En bemyndigelse af Danmark til at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå ovennævnte målsætning, idet produktion af elektricitet om bord fortsat vil være det mest konkurrencedygtige alternativ i de fleste tilfælde. Af samme årsag, og fordi teknologien ikke findes i Danmark på nuværende tidspunkt, vil foranstaltningen sandsynligvis ikke resultere i væsentlige konkurrenceforvridninger i sin levetid og vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds rette funktion.

([1]) EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

(6) I henhold til artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF skal enhver tilladelse, der gives i medfør af denne artikel, være strengt tidsbegrænset. For at sikre, at tilladelsen er af en tilstrækkelig varighed til ikke at afholde havneoperatørerne fra at foretage de nødvendige investeringer, er det hensigtsmæssigt at give den ønskede tilladelse for en periode på seks år, dog med forbehold af, at der på et tidspunkt før tilladelsens planlagte udløbsdato træder generelle bestemmelser i kraft på området efter artikel 113 i TEUF.

(7) Denne afgørelse har ingen indflydelse på anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Danmark bemyndiges herved til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til andre fartøjer en fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i en havn, forudsat at minimumsafgiftssatserne i 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 traktatens artikel 113, imidlertid fastsætte generelle regler om skattemæssige fordele for strøm fra land, udløber denne afgørelse på den dag, hvor disse generelle regler finder anvendelse.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Danmark.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand