



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 27.5.2011
KOM(2011) 302 slutlig

2011/0133 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND

Beskattningen av energiprodukter och elektricitet i unionen regleras genom rådets direktiv 2003/96/EG¹ (nedan kallat *energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

I enlighet med artikel 19.1 i direktivet, samt bestämmelserna i framförallt 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.

Syftet med detta förslag är att tillåta att Tyskland tillämpar en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn (nedan kallad *landström*). Undantaget är avsett att skapa ett ekonomiskt incitament att använda landström i syfte att minska luftföroreningen i hamnstäder.

Ansökan och allmän bakgrund

Genom en skrivelse av den 27 december 2010 underrättade de tyska myndigheterna kommissionen om att de avsåg att tillämpa en nedsatt energiskattesats motsvarande EU-minimiskattesatsen, dvs. 0,50 euro/MWh, för landström. Kompletterande uppgifter inkom från Tyskland den 11 januari 2011.

Tyskland har begärt att nedsättningen ska beviljas för en obestämd period.

Genom den ansökta åtgärden vill Tyskland skapa ett incitament för användning av landström, som anses vara ett mindre förorenande alternativ till elframställning ombord på fartyg i hamn. För närvarande beskattas landström med den generella energiskattesatsen på 20,50 euro/MWh. Däremot måste medlemsstaterna enligt artikel 14.1 c i direktivet om energibesättning bevilja skattebefrielse för el som framställs ombord på fartyg för sjöfart inom gemenskapens farvatten, och får enligt artikel 15.1 f bevilja skattebefrielse för el som framställs ombord på fartyg för sjöfart på inre vattenvägar.

Tyskland vill tillämpa en nedsatt skattesats på 0,50 euro/MWh för landström, eftersom den minimiskattesats för el som fastställs i direktiv 2003/96/EG då respekteras. Den nedsatta energiskattesatsen kommer att tillämpas på allt tillhandahållande av landström både i gemenskapsvatten och på inre vattenvägar, med undantag för privata nöjesbåtar.

Genom skattenedsättningen vill Tyskland skapa ett incitament för fartygsoperatörerna att använda landström i syfte att minska de luftburna föroreningarna och bullret från 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 fullständigt skattebefriad.

Tyskland anser att denna åtgärd är i linje med kommissionens rekommendation 2006/339/EG² om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar och kommissionens meddelande

¹ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, EUT L 283, 31.10.2003 s. 51.

² Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar, EUT L 125, 12.5.2006.

Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (KOM(2009) 8)³.

De tyska myndigheternas argument när det gäller åtgärdens inverkan på den inre marknaden

De tyska myndigheterna hävdar att åtgärden varken inverkar negativt på den inre marknads funktion eller leder till konkurrenssnedvridning. De hävdar att de som gynnas, dvs. fartygsoperatörer som får landström som beskattas efter den miniminivå som fastställs i direktiv 2003/96/EG, egentligen inte gynnas ekonomiskt eftersom de för närvarande framställer sin egen elektricitet ombord som därför är skattebefriad. Enligt de tyska myndigheterna skulle det inte leda till någon kostnadsfördel om man ersätter el framställd ombord med landström som beskattas efter tillämplig miniminivå.

Gällande bestämmelser

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, särskilt artiklarna 14.1 c och 15.1 f.

Bedömning av åtgärden mot bakgrund av artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

Särskilda politiska hänsyn

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 främja ett miljövänligare sätt för fartyg att tillgodose sitt elbehov när de ligger i hamn och på så sätt förbättra den lokala luftkvaliteten. Som Tyskland har påpekat har kommissionen faktiskt redan rekommenderat landström som ett alternativ till framställning av el ombord på fartyg i hamn och har således erkänt landströmmens miljöfördelar⁴. Kommissionen konstaterar att el som överförs till fartyg i hamn för närvarande beskattas med 20,50 euro/MWh i Tyskland. Det ansökta undantaget kommer således att innebära ett ytterligare incitament för användning av denna teknik motsvarande 20 euro/MWh och kommer därför att bidra till det fastställda politiska målet.

Kommissionen konstaterar också att ett stort hinder för en mer omfattande användning av landström för närvarande är att det nästan totalt saknas nödvändiga infrastrukturer på land i hamnar och att det därför förmodligen kommer att bli nödvändigt med ytterligare initiativ som främst är inriktade på uppbyggnad av sådan infrastruktur för att uppnå det politiska målet för skattebefrielsen. I det sammanhanget konstaterar kommissionen att det från och med juni 2011 finns en ovillkorlig skyldighet för medlemsstaterna att uppfylla luftkvalitetsnormerna

³ 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.

⁴ Se fotnot 2.

för relevanta föroreningar som partiklar⁵. Skyldigheten innebär att medlemsstaterna ska hitta lösningar på problem som utsläpp från fartyg när de ligger i hamn där det är relevant och det är genomförbart att man i hamnar med sådana problem uppmuntrar användningen av landström som del av den övergripande luftkvalitetsstrategin.

När det gäller skattenedsättningens politiska mål vill kommissionen påpeka att främjandet av landström faktiskt är ett gemensamt politiskt mål som bör eftersträvas i hela unionen. Detta anges tydligt i kommissionens meddelande KOM(2007) 575 om en integrerad havspolitik och det åtföljande arbetsdokumentet⁶, där det anges att detta mål kommer att tas upp i samband med översynen av direktiv 2003/96/EG. Syftet med artikel 19 är emellertid att åtgärda särskilda omständigheter i enskilda medlemsstater som inte speglas i själva direktivet. Innan det politiska målet att främja landström har behandlats i samband med en översyn av direktiv 2003/96/EG, kan undantag på grundval av artikel 19 för att uppnå detta mål därför beviljas endast under en övergångsperiod.

Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Den ansökta åtgärden rör huvudsakligen EU:s miljöpolitik. 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. Åtgärden kan också, i begränsad omfattning, leda till lägre koldioxidutsläpp, men effekten av åtgärden kommer att bero på vilken elkälla som ska ledas till fartyget via kraftnätet på land⁷.

Det ska 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: inte endast är det bunkerbränsle som förbränns för att framställa elen skattebefriat i enlighet med artikel 14.1 a i direktiv 2003/96/EG, utan dessutom är den el som framställs ombord på fartyg skattebefriad (se artikel 14.1 c i direktiv 2003/96/EG). Den sistnämnda skattebefrielsen kan visserligen anses svårförenlig med unionens miljömål, men speglar praktiska hänsyn. För att beskatta den el som framställs ombord skulle det krävas en deklaration av fartygsägaren – ofta etablerad i tredjeland – eller av operatören om mängden förbrukad el. 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. Under dessa omständigheter kan det vara motiverat att inte bestraffa det mindre förorenande alternativet landström utan låta Tyskland tillämpa en nedsatt skattesats.

⁵ Se 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.

⁶ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén – En integrerad havspolitik för Europeiska unionen av den 10 oktober 2007, KOM(2007) 575 slutlig och kommissionens arbetsdokument – åtföljande dokument till kommissionens meddelande till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén - En integrerad havspolitik för Europeiska unionen av den 10 oktober 2007, SEK(2007) 1278.

⁷ Tidigare har kommissionen uppskattat att en övergång till landström i genomsnitt ger 50 % lägre utsläpp av koldioxid, se fotnot 2. Den aktuella åtgärdens effekter kan dock avvika kraftigt från det genomsnittet, eftersom effekterna i hög utsträckning beror på marknadssegmentets koldioxidintensitet och den exakta tidpunkten när den extra efterfrågan på el uppstår.

När det gäller el som förbrukas av fartyg som ligger i hamn på inre vattenvägar får medlemsstaterna, till skillnad från den situation som råder i kusthamnar, välja om de ska tillämpa skattebefrielse för el som framställs ombord (artikel 15.1 f). Det finns därför inget rättsligt hinder för att medlemsstaterna behandlar landström och el framställd ombord på fartyg i inlandshamnar på samma sätt. Också den möjlighet som fastställs i artikel 15.1 f i direktivet att inte beskatta el som framställs ombord förklaras emellertid av praktiska hänsyn från lagstiftarens sida och är nära kopplad till möjligheten att bevilja skattefördelar för sjöfart på inre vattenvägar. De flesta medlemsstater, bland andra Tyskland, har beslutat att inte beskatta bränsle som används för dessa ändamål. När det gäller Rhen och dess bifloder fastställs dessutom denna skattebefrielse i ett internationellt avtal⁸, som Tyskland ratificerat. De anser också att det är opraktiskt att separatbeskatta det bränsle som används för framställning av el ombord (se artikel 21.5 tredje stycket i direktiv 2003/96/EG), eftersom detta minst skulle innebära en åtskillnad mellan det bränsle som används för framställning av el och det bränsle som används för sjöfart. Slutligen, när medlemsstaterna beslutar om den skattebefrielse som gäller för maritim sjöfart ska utvidgas till bränslen som används för sjöfart på inre vattenvägar, beaktar de ett antal aspekter, till exempel mer övergripande nationella transportpolitiska mål som miljöhänsyn, vilket kan leda till att de inte beskattar bränslen som används för dessa ändamål.

Det anses därför i detta läge motiverat att utvidga möjligheten att tillämpa skattebefrielse för landström till att även gälla hamnar på inre vattenvägar.

Den inre marknaden och sund konkurrens

När det gäller den inre marknaden och sund konkurrens kommer den ansökta åtgärden att minska 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. För det andra så förväntas inte åtgärden i någon större utsträckning påverka konkurrenssituationen inom sjöfartssektorn, även om den skulle gynna rederier eftersom de kan köpa el till lägre kostnad jämfört med företag inom andra sektorer. Även om en exakt kostnadsberäkning ytterst beror på oljeprisets utveckling och därför är väldigt svår att göra, bekräftar tillgängliga uppgifter Tysklands påstående att i de flesta fall skulle inte ens en fullständig skattebefrielse leda till lägre totala driftskostnader för landström än för elframställning ombord⁹ och skulle därför under inga omständigheter utgöra en betydande konkurrensfördel för fartygsoperatörer som använder landström i förhållande till dem som framställer el 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.

⁸ Se artikel 1 i avtalet av den 16 maj 1952 mellan länderna längs Rhen och Belgien om tull- och skattebehandling av gasolja som används av fartyg vid sjöfart på Rhen (Bundesgesetzblatt 1953, del II, s. 531).

⁹ 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 tre hamnar i Göteborg, Juneau och Long Beach (USA).

När det gäller konkurrensen mellan hamnar i en situation där det, enligt vad som sägs 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.

Det ska slutligen tilläggas att den period under vilken det föreslås att tillämpning av en nedsatt skattesatt ska vara tillåten är så kort att det är osannolikt att bedömningen i ovanstående två stycken hinner ändras före det datum då åtgärden upphör att gälla.

Tillämpningsperiod för åtgärden och utvecklingen av EU:s ram för energibeskattning

I princip bör tillämpningsperioden för undantaget vara tillräckligt lång för att inte avskräcka hamnoperatörerna från att göra nödvändiga investeringar. Denna målsättning måste dock förenas med behovet av att göra en översyn av situationen i Tyskland i god tid och behovet av att inte undergräva utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen. I fråga om det sistnämnda bör man komma ihåg att kommissionen den 13 april 2011 föreslog en översyn av direktiv 2003/96/EG¹⁰ i syfte att göra det mer förenligt med de energi- och miljöpolitiska målen och särskilt klimatförändringsmålen för perioden efter 2013. Förslaget innehåller även en bestämmelse om att medlemsstaterna ska undanta landström från beskattning till och med den 31 december 2020 (utkast till artikel 14.1 e). Under dessa omständigheter förefaller det lämpligt att bevilja det ansökta tillståndet för en period av tre år, om inte annat skulle följa av ikraftträdandet av allmänna bestämmelser om denna fråga före det datum då åtgärden ska upphöra att gälla.

Regler om statligt stöd

Skattesatsen på 0,50 euro/MWh som de tyska myndigheterna föreslagit motsvarar minimiskattesatsen enligt artikel 10 i direktiv 2003/96/EG. Åtgärden omfattas därför av den så kallade allmänna gruppundantagsförordningen (förordning (EG) nr 800/2008)¹¹ och undantas följaktligen från anmälningsskyldigheten.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER SAMT KONSEKVENSANALYSER

Samråd med berörda parter

Detta förslag grundas på en ansökan av Tyskland och berör bara denna medlemsstat.

Extern experthjälp

Någon extern experthjälp har inte behövts.

¹⁰ Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, KOM(2011) 169.

¹¹ 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.

Konsekvensanalys

Detta förslag gäller ett tillstånd som en enskild medlemsstat har ansökt om.

3. RÄTTSLIGA ASPEKTER

Förslaget syftar till att ge Tyskland tillstånd att göra undantag från de allmänna bestämmelserna i rådets direktiv 2003/96/EG och tillämpa en nedsatt energiskattesats på 0,50 euro/MWh för el till fartyg i hamn.

Rättslig grund

Artikel 19 i direktiv 2003/96/EG.

Subsidiaritetsprincipen

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.

Medlemsstaternas behörighet på det här området är dock strikt begränsat genom gällande EU-lagstiftning. Enligt artikel 19 i direktiv 2003/96/EG är det bara rådet som får ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i denna bestämmelse. Medlemsstaterna kan i detta sammanhang inte träda i rådets ställe.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Skattenedsättningen går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det aktuella målet (jämför resonemangen ovan om aspekterna på den inre marknaden och sund konkurrens).

Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: Rådsbeslut.

I artikel 19 i direktiv 2003/96 föreskrivs ingen annan typ av åtgärd.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Denna åtgärd medför inga finansiella eller administrativa kostnader för unionen. Förslaget påverkar därför inte Europeiska unionens budget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om tillstånd för Tyskland att tillämpa en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn (nedan kallat landström) 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 elektricitet¹², särskilt artikel 19,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Genom en skrivelse av den 27 december 2010 begärde Tyskland tillstånd att få tillämpa en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn (nedan kallat *landström*) i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG.
- (2) Med skattenedsättningen vill Tyskland gynna en mer omfattande användning av landström som ett miljövänligare alternativ till att förbränna bunkerbränsle ombord för att förse fartyg med el när de ligger i hamn.
- (3) I den mån användningen av landström inte ger upphov till utsläpp av sådana luftföroreningar som förbränning av bunkerbränsle ombord på fartyg i hamn ger, bidrar den till att förbättra den lokala luftkvaliteten i hamnstäder. Åtgärden förväntas därför bidra till målen för EU:s miljö- och hälsopolitik.
- (4) Att tillåta Tyskland att tillämpa en nedsatt energiskattesats för landström går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå ovanstående mål, eftersom elframställning ombord i de flesta fall kommer att vara det mest konkurrenskraftiga alternativet. Av samma skäl, och beroende på dagens relativt låga marknadsgenomslag för tekniken, kommer åtgärden förmodligen inte att leda till några större konkurrenssnedvridningar under sin användningstid och kommer således inte att inverka negativt på den inre marknadens funktion.
- (5) Det följer av artikel 19.2 i direktiv 2003/96/EG att varje tillstånd som beviljas med stöd av den bestämmelsen måste vara strikt tidsbegränsat. Mot bakgrund av det behövs tillräckligt lång tid för att inte avskräcka hamnoperatörerna från att göra nödvändiga investeringar och för att göra en översyn av situationen i Tyskland i god tid och

¹² EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

behovet av att inte undergräva utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen, är det lämpligt att bevilja det ansökta tillståndet för en period av tre år, om inte annat skulle följa av ikraftträdandet av allmänna bestämmelser om denna fråga före det datum då åtgärden ska upphöra att gälla.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tyskland tillåts härmed att tillämpa en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn, med undantag för privata nöjesfartyg, 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 tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Det upphör att gälla tre år efter det.

Om rådet, på grundval av artikel 113 i EUF-fördraget, antar allmänna bestämmelser om skattefördelar för landström, så upphör detta beslut emellertid att gälla samma dag som de allmänna bestämmelserna blir tillämpliga.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*