



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 22.5.2026
COM(2026) 244 final

2026/0121 (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

Beskattningen 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 (*energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

I enlighet med artikel 19.1 i direktivet anges att rådet, utöver de bestämmelser som är angivna i särskilt artiklarna 5, 15 och 17 i direktivet, 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 (EU) 2020/1436 av den 7 oktober 2020² (som föregicks av rådets genomförandebeslut 2014/722/EU av den 14 oktober 2014³ och rådets genomförandebeslut 2011/445/EU av den 12 juli 2011⁴) redan fått tillstånd att tillämpa en nedsatt energiskattesats för el som direkt tillhandahålls fartyg, som inte är privata nöjesfartyg⁵, i hamn (*landström*).

Syftet med detta förslag är att förlänga tillståndet i enlighet med Tysklands begäran, eftersom det nuvarande undantaget upphörde att gälla den 31 december 2025.

Genom en skrivelse av den 26 augusti 2025 underrättade de tyska myndigheterna kommissionen om sin avsikt att förlänga den nuvarande åtgärden till och med den 31 december 2029. Ytterligare upplysningar tillhandahölls genom en skrivelse av den 23 januari 2026.

Tyskland ansöker om förnyat tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats på 0,50 EUR per MWh för landström till fartyg⁶ som uteslutande används för kommersiella ändamål (inklusive fiske) i unionens vatten och på unionens inre vattenvägar⁷. Detta belopp motsvarar den minimiskattesats för el för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet.

Den begärda giltighetstiden är från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2029. Denna tidsperiod förlänger det nuvarande undantaget och överskrider inte den längsta tillåtna perioden enligt artikel 19 i energiskattedirektivet.

¹ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>

² Rådets genomförandebeslut (EU) 2020/1436 av den 7 oktober 2020 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 331, 12.10.2020, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) i samband med rättelse till rådets genomförandebeslut (EU) 2020/1436 av den 12 oktober 2020 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 342, 16.10.2020, s. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj)

³ EUT L 300, 18.10.2014, s. 55.

⁴ EUT L 191, 22.7.2011, s. 22.

⁵ Begreppet privata nöjesfartyg definieras i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

⁶ Enligt begäran avses därmed alla motordrivna fartyg, båtar och flytande materiel som omfattas av kapitel 89 i Kombinerade nomenklaturen.

⁷ I enlighet med vad som anges i den nationella lagstiftningen tillämpas inte åtgärden på landström som levereras till vattenburna fartyg som befinner sig på ett varv.

Avsikten med den nedsatta skattesatsen är att fortsätta 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 Tyskland ska tillämpa syftar också till att minska vattenvägstransporternas miljöpåverkan.

Genom den begärda åtgärden vill Tyskland fortsätta ge ett incitament för användning av landström, som anses vara ett mindre förorenande alternativ till elframställning ombord på fartyg i hamn. Enligt begäran är normalskattesatsen för elektricitet i Tyskland 20,50 EUR per MWh. Skattenedsättningen uppgår för närvarande till 20,00 EUR per MWh. Detta innebär att de som beviljas nedsättningen betalar 0,50 EUR per MWh, vilket är EU:s minimiskattesats för elektricitet enligt energiskattedirektivet (enligt artikel 10.1 och tabell C i bilaga I, för yrkesmässig användning). Tyskland tillåter att skatteförmånen ges i form av nedsatt skattesats som tas ut vid leverans (som kräver tillstånd) eller som skatteåterbäring.

Samtidigt måste medlemsstaterna enligt artikel 14.1 c i energiskattedirektivet bevilja skattebefrielse för energiprodukter som används för att framställa elektricitet ombord på fartyg i hamn. Skattebefrielse får också beviljas för elektricitet som framställs ombord på fartyg för sjöfart på inre vattenvägar enligt 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 framgår av begäran ansökte totalt 28 företag om skattelättnad under 2024. Dessutom levereras landström till den tyska federala flottan på åtta platser. Det finns mer än 400 fasta eller mobila landströmsanläggningar i Tyskland vid förtöjningsplatser i kust- och inlandshamnar. I 50 kust- och inlandshamnar planeras det eller håller det redan på att byggas (ytterligare) landströmsanläggningar.

För att uppskatta skatteutgifterna från åtgärden har de tyska myndigheterna beräknat förlusten av skatteintäkter på grundval av den mängd el som förbrukas för förmånen och skatteförmånsbeloppet. Skattelättnaden uppgår för närvarande till 20,00 EUR per MWh (den normala skattesatsen är som tidigare nämnts 20,50 EUR per MWh).

År 2024 levererades cirka 74 100 MWh el antingen till den förmånliga skattesatsen eller med skattelättnader. Detta resulterade för 2024 i en förlust av skatteintäkter på cirka 1,48 miljoner EUR.

Tyskland har begärt att tillståndet beviljas till och med den 31 december 2029, med början den 1 januari 2026, en tidsperiod som överensstämmer med det nuvarande undantaget och som inte överskrider 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 och bullret från förbränning av bränsle ombord på fartyg i hamn samt koldioxidutsläppen. Tillämpningen av en nedsatt

skattesats stärker konkurrenskraften för landström jämfört med förbränning av bunkerbränsle ombord, som är befriad från energipunktskatt.

De tyska myndigheterna anser att stödordningen uppfyller villkoren i artikel 44 i kommissionens förordning 651/2014/EU genom vilken vissa stödkategorier förklaras förenliga med den inre marknaden genom tillämpning av artiklarna 107 och 108 i fördraget⁸. De tyska myndigheterna anmälde därför inte formellt stödordningen till kommissionen, utan översände i stället den 1 juli 2024 sammanfattande information om stödordningen via kommissionens elektroniska anmälningssystem som en del av sin rapporteringsskyldighet enligt artikel 11 i kommissionens förordning 651/2014/EU⁹.

- **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 enlighet med artiklarna 5, 15 och 17 kan medlemsstaterna tillämpa skattedifferentieringar, inklusive skattebefrielser och skattenedsättningar, för viss användning av elektricitet. Bestämmelserna föreskriver dock inte i sig någon nedsatt skatt på landström.

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 främja ett miljövänligare sätt att förse fartyg med elektricitet när de ligger i hamn och följaktligen att förbättra den lokala luftkvaliteten och minska bullret.

Kommissionen har redan rekommenderat landström som ett alternativ till produktion av elektricitet ombord på fartyg i hamn och har således erkänt landströmmens miljöfördelar¹⁰.

För närvarande är normalskattesatsen för el 20,50 EUR per MWh, medan skattenedsättningen uppgår till 20,00 EUR per MWh. De som beviljas nedsättningen betalar således 0,50 EUR per MWh, vilket är EU:s minimiskattesats för elektricitet enligt energiskattedirektivet. Detta kan därför fortsätta bidra till de angivna politiska målen.

Förmånlig skattebehandling av landström kan tillåtas i enlighet med artikel 19 i direktivet, eftersom syftet med den artikeln är att medlemsstaterna ska kunna införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar av särskilda politiska hänsyn.

⁸ EUT L 187, 26.6.2014, s. 1.

⁹ Stromsteuerermäßigung auf direkt am Liegeplatz im Hafen an Schiffe gelieferten elektrischen Strom (landseitige Elektrizität) [BMF, Zoll] (inte översatt till svenska), sammanfattande information översänd till kommissionen via kommissionens elektroniska anmälningssystem den 1.7.24, <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114829>.

¹⁰ Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (EUT L 125, 12.5.2006).

Tyskland har begärt att åtgärden ska tillämpas under fyra år, vilket är inom gränsen för den längsta period som tillåts enligt artikel 19.2. I princip måste åtgärden fortsätta tillämpas under en tillräckligt lång period för att ha en positiv inverkan på hamnoperatörers investeringsbeslut för investeringar i landströmsanläggningar och fartygsoperatörers investeringar i utrustning ombord.

Undantaget bör dock inte undergräva utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen, och det bör ta hänsyn till den pågående översynen av energiskattedirektivet och möjligheten att rådet antar en rättsakt på grundval av kommissionens förslag till omarbetning av energiskattedirektivet¹¹.

Genom förslaget till omarbetning av direktivet om beskattning av energiprodukter och elektricitet ger kommissionen bland annat alla medlemsstater möjlighet att tillämpa skattebefrielser, partiella skattebefrielser eller skattenedsättningar för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn, i syfte att uppmuntra till utveckling och användning av sådan elektricitet.

Under dessa omständigheter framstår det som lämpligt att bevilja tillståndet under den aktuella perioden.

Regler om statligt stöd

Den nedsatta skattesatsen på 0,50 EUR per MWh som de tyska myndigheterna planerar motsvarar EU:s minimiskattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning enligt artikel 10 i direktiv 2003/96/EG.

I artikel 44 i kommissionens förordning 651/2014/EU fastställs på vilka villkor stöd i form av nedsättning av miljöskatter som uppfyller villkoren i direktiv 2003/96/EG kan undantas från kravet på anmälan av statligt stöd.

De tyska myndigheterna uppger att den nuvarande stödordningen och dess föregångare uppfyller villkoren i artikel 44 i kommissionens förordning 651/2014/EU. Stödordningen anmälades därför inte till kommissionen. Den 1 juli 2024 översände Tyskland emellertid den sammanfattande informationen via kommissionens elektroniska anmälningssystem, i enlighet med artikel 11 i kommissionens förordning 651/2014/EU.

Förslaget till rådets genomförandebeslut påverkar inte medlemsstaternas skyldighet att säkerställa att reglerna om statligt stöd följs. Förslaget till rådets genomförandebeslut påverkar inte heller medlemsstatens skyldighet enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget att anmäla stödet till kommissionen innan det genomförs, om det nya stödet inte omfattas av kommissionens förordning 651/2014/EU.

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

Miljö- och klimatförändringspolitik

Den begärda åtgärden rör huvudsakligen EU:s miljö- och klimatförändringspolitik. Eftersom åtgärden kommer att bidra till att minska förbränningen av bunkerbränsle på fartyg i hamn,

¹¹ COM(2021) 563 final. Förslag till rådets direktiv om en omstrukturering av unionsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (omarbetning)

kommer den att bidra till målet att förbättra den lokala luftkvaliteten och minska bullret. Enligt direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet¹² måste medlemsstaterna säkerställa att nivåerna av flera luftföroreningar inte överskrider de gränsvärden, målvärden och andra luftkvalitetsnormer som fastställs i det direktivet. Detta innebär att medlemsstaterna är skyldiga att hitta lösningar på problem som utsläpp från fartyg i hamn där det är relevant. Det är möjligt att man i hamnar med sådana problem ytterligare kommer att uppmuntra användningen av landström som en del av den övergripande luftkvalitetsstrategin. Användningen av landström främjas också genom direktiv (EU) 2016/802¹³, som reglerar svavelhalten i marina bränslen.

Genom att förlänga den begärda åtgärden vill Tyskland skapa ett incitament för användning av landström som ett mindre förorenande alternativ till elframställning ombord på fartyg i hamn.

Som de tyska myndigheterna betonar kan användningen av landström i stället för generatorer ombord leda till lägre utsläpp av luftföroreningar, såsom kväve- och svaveldioxider, fina partiklar och tungmetaller, samt i vissa fall till betydligt mindre bullerföroreningar. Med tanke på att strängare gränsvärden för luftkvalitet kommer att gälla från och med 2030¹⁴ kan landström förväntas få större betydelse som en åtgärd för att minska utsläppen.

Användningen av landströmsanslutningar kommer inte bara att minska luftburna föroreningar, partiklar och sot, utan kommer också sannolikt att leda till minskade koldioxidutsläpp. Detta beror på att elmixen från det landbaserade nätet i Tyskland, till följd av högre effektivitet i energisystemet och skillnaden i de insatsbränslen som används, är mindre koldioxidintensiv än den el som produceras ombord genom förbränning av bunkerbränsle.

Specifika data från Hamburgs hamn för 2024 tyder på att följande utsläppsminskningar skulle kunna uppnås genom att landström köps uteslutande från alternativa energikällor:

- 4 327 g CO₂ ton per år,
- 78,9 g SO_x ton per år,
- 2,6 g NO_x ton per år, och
- 1,2 PM ton per år.

Energipolitik

Åtgärden är i linje med förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023¹⁵ om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU¹⁶. Den förordningen tar upp frågan om installation av landströmsanläggningar i hamnar där det finns efterfrågan och förutsatt att kostnaderna är proportionella i förhållande

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/2881 av den 23 oktober 2024 om luftkvalitet och renare luft i Europa (omarbetning) (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024).

¹⁵ EUT L 234, 22.9.2023, s. 1.

¹⁶ EUT L 307, 28.10.2014, s. 1.

till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna. En liknande åtgärd har också bedömts bidra till uppnåendet av målen för unionens politik och lagstiftning som syftar till att minska sjötransporternas miljöavtryck och till utvecklingen av vissa ekonomiska verksamheter enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget¹⁷.

Ett viktigt skäl till att landström inte är konkurrenskraftig är att elektricitet som framställs ombord på fartyg i kusthamnar för närvarande är helt skattebefriad. Det är inte bara det bunkerbränsle som förbränns för att framställa elektricitet som är skattebefriat, vilket är det normala i enlighet med artikel 14.1 a i direktiv 2003/96/EG, utan även den elektricitet som framställs ombord på fartyget är skattebefriad¹⁸. Även om den sistnämnda skattebefrielsen verkar vara svår att förena med unionens miljömål, återspeglar den praktiska hänsyn. För att beskatta den elektricitet som framställs ombord skulle det krävas en deklaration av fartygsägaren – ofta etablerad i tredjeland – eller operatören om mängden förbrukad elektricitet. I deklarationen skulle de dessutom behöva ange den andel elektricitet 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 skattebehandling som föreskrivs i artikel 15.1 f i direktivet (och som Tyskland har genomfört). Mot bakgrund av skattebefrielsen för fossil elframställning ombord på fartyg är det motiverat att gynna det mindre förorenande alternativet landström genom att tillåta Tyskland att fortsätta tillämpa en nedsatt skattesats.

Transportpolitik

Denna åtgärd är i linje med kommissionens rekommendation 2006/339/EG om främjande av landström för fartyg i unionshamnar¹⁹ och kommissionens meddelande om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik²⁰.

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG²¹ måste dessutom fartyg som klassificeras som kryssningsfartyg, färjor och containerfartyg med en bruttodräktighet på över 5 000 från och med 2030 använda system för landströmsförsörjning, utom i de fall då de har tillgång till utsläppsfri teknik.

Den inre marknaden och sund konkurrens

När det gäller den inre marknaden och sund konkurrens minskar åtgärden endast den befintliga skattemässiga snedvridning mellan två konkurrerande elkällor för fartyg i hamn (dvs. framställning av elektricitet ombord och landström) som orsakas av skattebefrielsen för bunkerbränsle.

¹⁷ Kommissionens beslut C(2024) 3934 final, 17.6.2024 gällande statligt stöd SA.105117 (EUT C/2024/5376, 3.9.2024).

¹⁸ Artikel 14.1 c i direktiv 2003/96/EG.

¹⁹ Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (EUT L 125, 12.5.2006).

²⁰ 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, 21.1.2009.

²¹ EUT L 234, 22.9.2023, s. 48.

De tyska myndigheterna påpekar att skattenedsättningen för landström inte medför någon fördel för de fartygsoperatörer som drar nytta av den, vilket skulle kunna störa den inre marknaden. Att ersätta landström med el som produceras på fartygen ger inga besparingar. Kostnaderna för landström i Tyskland är för närvarande högre än kostnaderna för egenproducerad el, även med beaktande av skatteförmånen.

Dessutom kommer landström att finnas tillgänglig för berörda fartyg oavsett flagg. Det kommer inte 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 effekt på handeln mellan medlemsstaterna som skulle kunna uppkomma om fartyg ändrar sina rutter på grund av möjligheten att få tillgång till landström med nedsatt skattesats vara försumbar. Som nämnts ovan är det inte troligt att användningen av landström, trots skattenedsättningen, kommer att bli billigare än framställning ombord, åtminstone inte på kort sikt. Det är därför inte heller sannolikt att denna skattenedsättning för landström avsevärt kommer att snedvrida konkurrensen mellan hamnar genom att fartyg lockas att ändra sin rutt på grund av att detta alternativ finns tillgängligt.

De tyska myndigheterna hävdar att andra faktorer (t.ex. fartygs- och lasttyp, tillgängliga inlandsförbindelser och andra ekonomiska faktorer) spelar en roll vid valet av hamn. Enbart tillgången till landström förefaller inte vara avgörande.

De tyska myndigheterna betonar dessutom att användningen av landström också är begränsad, eftersom det inte finns några internationellt överenskomna tekniska standarder för anslutning av fartyg till elnätet och det i vissa fall saknas landströmsförsörjning.

Den tidsperiod för vilken tillståndet att tillämpa en nedsatt skattesats skulle förlängas innebär att det är osannolikt analysen i de föregående styckena kommer att ändras innan åtgärden upphör att gälla, såvida inte den nuvarande ramen och situationen förändras betydligt.

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 exklusiv befogenhet 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 exklusiv befogenhet att ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i den bestämmelsen. Medlemsstaterna kan därför 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 endast denna 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 begäran från Tyskland och berör bara denna medlemsstat. Det har därför inte genomförts något samråd med berörda parter.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Det har inte behövts några externa sakkunnigutlåtanden.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag gäller ett tillstånd som en enskild medlemsstat begärt, och ingen konsekvensbedömning krävs.

Så 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 hamnstäder.

Mer specifikt kan användningen av landström i stället för generatorer ombord leda till lägre utsläpp av många luftföroreningar, såsom kväve- och svaveldioxider, fina partiklar och tungmetaller, samt till betydande minskningar av bullerföroreningar i vissa fall (vilket bekräftas av återkoppling som tyder på en minskning av antalet klagomål från platser i innerstäder). Med tanke på att strängare gränsvärden för luftkvalitet kommer att gälla från och med 2030 kan landström förväntas få större betydelse som en åtgärd för att minska utsläppen.

De tyska myndigheterna har gjort en uppskattning av skatteutgifterna för åtgärden och väntar sig en förlust på 1,3 miljoner EUR per år under de kommande åren.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Åtgärden ger ingen förenkling. Åtgärden grundas på en begäran från Tyskland och berör endast den medlemsstaten.

- **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 till en skattenedsättning som en enskild medlemsstat har begärt. Det ges för en begränsad period, till och med den 31 december 2029. 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 fastställs att Tyskland ges tillstånd att tillämpa en nedsatt elskattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i tyska hamnar (*landström*). Skattesatsen får inte vara lägre än 0,50 EUR per MWh, dvs. den lägsta skattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet. Det kommer inte att vara möjligt att tillhandahålla elektricitet till en nedsatt skattesats till privata nöjesfartyg enligt definitionen i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

I artikel 2 första stycket fastställs att tillståndet i enlighet med Tysklands begäran ska beviljas från och med den 1 januari 2026 – i anslutning till rådets genomförandebeslut 2020/1436/EU – till och med den 31 december 2029, vilket ligger inom den längsta tillåtna period som fastställs i direktivet. I andra stycket anges att om rådet, på grundval av artikel 113 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt eller någon annan relevant bestämmelse i fördraget, antar allmänna bestämmelser om skatteförmåner för landström som blir tillämpliga under den period som anges i det första stycket, ska detta beslut upphöra att gälla när dessa allmänna bestämmelser blir tillämpliga.

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 FÖLJANDE 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 elektricitet²², särskilt artikel 19.1 första stycket,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Genom rådets genomförandebeslut (EU) 2020/1436²³ fick Tyskland tillstånd att till och med den 31 december 2025 tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i hamn (*landström*), i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG.
- (2) Genom en skrivelse av den 26 augusti 2025 ansökte Tyskland om tillstånd att fortsätta tillämpa en nedsatt energiskattesats för landström i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG. Den 23 januari 2026 skickade de tyska myndigheterna en skrivelse med ytterligare upplysningar gällande begäran.
- (3) Syftet med den nedsatta skattesats som Tyskland har för avsikt att tillämpa är att fortsätta främja användningen av landström. Användningen av sådan ström anses vara ett mindre miljöfarligt sätt att tillgodose elbehoven hos fartyg vid kaj i hamn än att sådana fartyg förbränner bunkerbränsle.
- (4) Eftersom man vid användning av landström undviker utsläpp av luftföroreningar från förbränning av bunkerbränsle ombord på fartyg som ligger i hamn förbättrar sådan användning lokal luftkvalitet i hamnområden. Med beaktande av särdragen hos elframställningens struktur i Tyskland förväntas användningen av landström i stället för elektricitet som framställs genom förbränning av bunkerbränsle dessutom leda till ett minskat utsläpp av koldioxid och andra luftföroreningar samt till minskat buller. En fortsatt tillämpning av en nedsatt skattesats för landström förväntas därför bidra till målen för unionens miljö-, hälso- och klimatpolitik.

²² EUT L 283, 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>

²³ Rådets genomförandebeslut (EU) 2020/1436 av den 7 oktober 2020 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 331, 12.10.2020, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) i samband med rättelse till rådets genomförandebeslut (EU) 2020/1436 av den 12 oktober 2020 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 342, 16.10.2020, s. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj)

- (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 eftersom den relevanta tekniken har en relativt liten marknadsspridning, är det inte troligt att tillämpningen av den nedsatta skattesatsen 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.
- (6) I enlighet med artikel 19.2 i direktiv 2003/96/EG ska varje tillstånd som beviljas enligt artikel 19.1 i det direktivet vara strikt tidsbegränsat. För att säkerställa att tillståndets giltighetsperiod är tillräckligt lång, så att berörda ekonomiska aktörer inte avskräcks från att göra nödvändiga investeringar, bör det begärda tillståndet ges för en fyraårsperiod. Det bör dock upphöra att gälla från och med tillämpningsdagen för eventuella allmänna bestämmelser om skatteförmåner för landström som skulle kunna antas av rådet på grundval av artikel 113 eller en annan relevant bestämmelse i fördraget, om sådana allmänna bestämmelser blir tillämpliga under giltighetsperioden.
- (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 till följd av att skattesatsen för landström ändras, bör Tyskland ges tillstånd att fortsätta tillämpa den nedsatta skattesatsen på landström utan avbrott. Det begärda tillståndet bör därför beviljas med verkan från och med den 1 januari 2026, så att det blir tillämpligt omedelbart efter det att de tidigare reglerna enligt genomförandebeslut (EU) 2020/1436 upphört att gälla.
- (8) Detta beslut påverkar inte tillämpningen av unionsreglerna om statligt stöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tyskland ges 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 2026 till och med den 31 december 2029.

Om rådet, på grundval av artikel 113 eller en annan relevant bestämmelse i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, skulle anta allmänna bestämmelser om skatteförmåner för landström som blir tillämpliga under den period som anges i det första stycket i den här artikeln, 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*