



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.12.2024
COM(2024) 583 final

2024/0323 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om tilladelse til Spanien til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i havne, i overensstemmelse med direktiv 2003/96/EF

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i Unionen er fastlagt i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet¹ ("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.

Ved Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1491 af 2. oktober 2018² har Spanien allerede fået tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i havne ("strøm fra land"), bortset fra fritidsfartøjer³.

Den nuværende undtagelse udløber den 31. december 2024. Formålet med dette forslag er at forlænge den tilladelse, som Spanien har anmodet om.

Ved brev af 27. februar 2024 oplyste de spanske myndigheder Kommissionen om deres hensigt om at forlænge den nuværende foranstaltning til den 31. december 2030. De spanske myndigheder afgav supplerende oplysninger ved brev af 11., 14. og 15. oktober 2024.

Formålet er for de spanske myndigheder fortsat at kunne anvende en reduceret sats på 0,5 EUR pr. MWh i elafgift på strøm fra land. Denne afgift er i overensstemmelse med mindsteraten for beskatning af erhvervsmæssigt elforbrug, som fastsat i direktiv 2003/96/EF (dvs. EUR 0,5 pr. MWh).

Den oprindeligt ønskede gyldighedsperiode er fra 1. januar 2025 til den 31. december 2030, som ligger inden for den maksimale periode, der tillades i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 19. Efter drøftelser mellem de spanske myndigheder og Kommissionen, navnlig med henblik på den foreslåede revision af direktiv 2003/96/EF⁴, blev der aftalt en dato for fremskyndet afslutning, nemlig den 31. december 2028.

Hensigten med skatteforanstaltningen er at nedbringe søtransportens påvirkning af miljøet. Anvendelse af landstrøm anses for at være en mere miljøvenlig måde, hvorpå fartøjer, der ligger ved kaj i en havn, kan få dækket deres elektricitetsbehov, end forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjerne.

For så vidt som man ved anvendelsen af strøm fra land undgår emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, bidrager en

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

² EUT L 252 af 8.10.2018, s. 40.

³ Betegnelsen "fritidsfartøjer" er defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

⁴ KOM(2021) 563 final: Forslag til RÅDETS DIREKTIV om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning).

sådan anvendelse til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer. Under de specifikke betingelser for elproduktionsstrukturen i Spanien forventes anvendelsen af elektricitet fra elforsyningsnettet på land i stedet for elektricitet, der produceres ved forbrænding af bunkerfuel om bord, yderligere at mindske CO₂-emissioner og støjniveauer. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.

De spanske myndigheder anerkender, at foranstaltningen udgør statsstøtte, og er af den holdning, at den opfylder de materielle betingelser i Kommissionens forordning 651/2014/EU af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Beskatning af elektricitet er underlagt direktiv 2003/96/EF, navnlig artikel 10. Ved artikel 14, stk. 1, litra c), fastsættes en obligatorisk afgiftsfritagelse for energiprodukter beregnet til sejlads samt for elektricitet, der produceres om bord på et fartøj. Artikel 5, 15 og 17 giver medlemsstaterne mulighed for at anvende afgiftsdifferentieringer, herunder fritagelser og lempelser, for visse anvendelser af elektricitet. Disse bestemmelser åbner dog ikke mulighed for afgiftslempelser for strøm fra land.

Bestemmelser i energibeskatningsdirektivet

Vurdering af foranstaltningen jf. artikel 19 i direktiv 2003/96/EF.

Direktivets artikel 19, stk. 1, første afsnit, 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.

Kommissionen har allerede anbefalet, at der anvendes strøm fra land som et alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, og dermed anerkendt miljøfordelene herved⁵.

Muligheden for at indføre en fordelagtig afgiftsmæssig behandling af strøm fra land kan overvejes i kraft af direktivets artikel 19, idet dens formål er at tillade medlemsstaterne at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Spanien har anmodet om, at foranstaltningen finder anvendelse for den maksimale periode, der tillades i direktivets artikel 19, stk. 2, dvs. seks år (fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2030). I princippet bør undtagelsens gyldighedsperiode være lang nok til, at den ikke hæmmer havnemyndigheder og elleverandører i at fortsætte eller påbegynde iværksættelsen af de nødvendige investeringer i faciliteter til strøm fra land. Perioden vil ligeledes give retssikkerhed til skibsredere, som skal planlægge investeringer i udstyr om bord. Efter drøftelser mellem de spanske myndigheder og Kommissionen, navnlig med henblik på den foreslåede revision af direktiv 2003/96/EF, blev der aftalt en dato for fremskyndet afslutning, nemlig den 31. december 2028.

⁵ 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).

Undtagelsen bør imidlertid ikke være til skade for en fremtidig udvikling af den eksisterende retlige ramme, og den bør tage hensyn til den igangværende revision af energibeskatningsdirektivet og Rådets mulige vedtagelse af en retsakt, der er baseret på Kommissionens forslag om omarbejdning af direktivet⁶.

Som led i den foreslåede omarbejdning af energibeskatningsdirektivet har Kommissionen bl.a. givet alle medlemsstater mulighed for at anvende fuldstændige eller delvise undtagelser eller afgiftslempelser for elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i havne, for at skabe et incitament til udvikling og anvendelse heraf.

Under disse omstændigheder bør tilladelsen derfor gives for den pågældende periode.

Statsstøttere regler

Den nedsatte afgiftssats på 0,5 EUR pr. MWh, som påtænkes af de spanske myndigheder, er i overensstemmelse med minimumsafgiftssatsen for elektricitet til erhvervsmæssigt brug, som fastsat i direktiv 2003/96/EF.

Foranstaltningen synes derfor at høre ind under artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014, hvori det fastsættes, på hvilke betingelser støtte i form af nedsættelser af afgifter efter direktiv 2003/96/EF kan være fritaget for anmeldelseskravene i forbindelse med statsstøtte. Det kan imidlertid ikke på nuværende tidspunkt fastslås, om alle betingelserne i denne forordning er opfyldt. Forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse berører ikke medlemsstatens forpligtelse til at sikre overholdelse af statsstøttere reglerne, navnlig, i tilfælde af undtaget støtte, af Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014. Forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse berører heller ikke medlemsstatens forpligtelse i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF, til at anmelde støtten til Kommissionen, inden den træder i kraft, hvis den nye støtte ikke er omfattet af en gruppefritagelse.

• Sammenhæng med Unionens politik på andre områder

Miljø- og klimapolitik

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljø- og klimapolitik. I det omfang, at tiltaget vil bidrage til at reducere afbrændingen af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil det bidrage til målsætningen om at forbedre luftkvaliteten, reducere støj og bekæmpe klimaforandringer. Direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet⁷ forpligter medlemsstaterne til at sikre, at niveauerne for en række luftforurenende stoffer holdes under de grænseværdier, målværdier og andre luftkvalitetsnormer, som direktivet fastsætter. Denne forpligtelse pålægger medlemsstaterne at finde løsninger på problemer såsom emissioner fra skibe ved kaj i havne, hvor det er relevant, og det er tænkeligt, at der vil blive opfordret til brug af strøm fra land i havne, der har dette problem, som en del af en overordnet strategi for luftkvalitet. Anvendelsen af strøm fra land fremmes også gennem direktiv (EU) 2016/802⁸, som regulerer svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

⁶ KOM(2021) 563 final: Forslag til RÅDETS DIREKTIV om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning).

⁷ 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, s. 1).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

Ifølge de spanske myndigheder har anvendelsen af strøm fra land ikke ført til reduktioner af udledningerne af svovldioxid, nitrogenoxider, partikler og kuloxider på grund af det meget begrænsede antal anlæg til levering af strøm fra land i Spanien. Sådanne anlæg blev først sat i drift i Barcelona havn i 2024. Der er allerede forberedt anlægsprojekter til havnene i Valencia, Bilbao og Algeciras. Andre spanske havne er også i færd med at udarbejde projektudkast til etablering af anlæg til levering af strøm fra land. Foranstaltningens fulde potentiale er endnu ikke indfriet, eftersom dyrt udstyr stadig er nødvendigt både på kajer og på fartøjerne. Anvendelsen af strøm fra land er et vigtigt element i Spaniens stræben efter at opfylde luftkvalitetsnormerne i overensstemmelse med direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa.

Energipolitik

Foranstaltningen er i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023⁹ om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU¹⁰, som vedrører installering af anlæg, der leverer strøm fra land, i havne, hvor der er efterspørgsel efter sådanne anlæg, og hvor omkostningerne ikke står i et urimeligt forhold til fordelene, herunder miljøfordelene. En lignende foranstaltning er også blevet vurderet til at udgøre et bidrag til opfyldelsen af målene for Unionens politikker og lovgivning, der har til formål at mindske søtransportens miljøaftryk, og til udviklingen af visse økonomiske aktiviteter i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF¹¹.

Det må ikke glemmes, at en af de vigtige årsager til den ugunstige konkurrencemæssige stilling, som strøm fra land har, skyldes det forhold, at alternativet, dvs. at elektriciteten produceres om bord på fartøjerne, mens de ligger i havn, har fuld afgiftsfritagelse: ikke blot er den bunkerfuel, der forbrændes med henblik på produktion af strøm, fritaget for beskatning, hvilket svarer til den normale situation i henhold til 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 eller operatøren skulle indsende en erklæring om, hvor meget elektricitet der forbruges. Erklæringen skulle endvidere angive, hvor stor en andel af elektriciteten der er forbrugt i territorialfarvandet i den medlemsstat, hvor afgiften skal betales. Det ville betyde en enorm administrativ byrde for rederne at skulle udfylde en sådan erklæring for hver af de medlemsstater, hvis territoriale farvande der sejles i.

Transportpolitik

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 havne¹², og

⁹ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1.

¹⁰ EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1.

¹¹ Kommissionens afgørelse C(2024) 3934 final af 17.6.2024 i statsstøttesag SA.105117 (EUT C/2024/5376 af 3.9.2024).

¹² 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).

med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik – strategiske mål og anbefalinger"¹³.

I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF¹⁴ skal fartøjer, der er klassificeret som krydstogtskibe, færger og containerskibe med en bruttotonnage på over 5000 ton, desuden fra 2030 anvende strømforsyningssystemer på land, undtagen i tilfælde, hvor de har adgang til nulemissionsteknologi.

Det indre marked og loyal konkurrence

For så vidt angår det indre marked og loyal konkurrence vil den ønskede foranstaltning kun reducere den eksisterende forvridning mellem to konkurrerende elektricitetskilder til fartøjer, der ligger ved kaj, nemlig produktion af strøm om bord og strøm fra land, som skyldes afgiftsfritagelsen for bunkerfuel.

De spanske myndigheder har ikke observeret ændringer i redernes valg af havne baseret på tilgængeligheden af strøm fra land. Redernes valg af havn er ikke baseret på, hvorvidt strøm fra land er udbudt eller ej.

Angående konkurrencen mellem havne kan det forventes, 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 afgiftslempelsen 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 ud fra, hvor der kan købes strøm fra land.

Den tidsramme, der foreslås for forlængelsen af tilladelsen til at anvende en reduceret afgiftssats, gør det usandsynligt, at den analyse, der er foretaget i de foregående afsnit, vil ændre sig inden foranstaltningens udløb, medmindre der sker betydelige ændringer i den nuværende ramme og situation.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Artikel 19 i Rådets direktiv 2003/96/EF.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Indirekte beskatning, som er omfattet af artikel 113 i TEUF, er ikke i sig selv et område, der falder ind under Den Europæiske Unions enekompetence i den i artikel 3 i TEUF fastlagte betydning.

¹³ 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).

¹⁴ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48.

I henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF har Rådet imidlertid enekompetence til i form af afledt ret at give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan derfor ikke sætte sig i stedet for Rådet. Nærhedsprincippet finder derfor ikke anvendelse i forbindelse med denne gennemførelsesafgørelse. Eftersom denne afgørelse ikke er et udkast til lovgivningsmæssig retsakt, skal den 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 går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå det pågældende mål.

- **Valg af retsakt**

Den foreslåede retsakt er en gennemførelsesafgørelse vedtaget af Rådet. Artikel 19 i direktiv 2003/96/EF åbner kun mulighed for denne type foranstaltning.

3. **RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER**

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Foranstaltningen kræver ikke en evaluering af eksisterende lovgivning.

- **Høringer af interessenter**

Forslaget er baseret på en anmodning fra Spanien og vedrører kun denne medlemsstat. Der er derfor ikke gennemført nogen høring af interessenter.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag vedrører en tilladelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om, og kræver ikke en konsekvensanalyse.

De af Spanien afgivne oplysninger peger på, at foranstaltningen vil få begrænset indvirkning på skatteindtægterne.

Spanien forventer, at foranstaltningen vil have en positiv virkning på opnåelsen af landets miljømål og i særdeleshed på forbedringen af luftkvaliteten i overensstemmelse med direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet og renere luft i Europa. Foranstaltningens fulde potentiale er endnu ikke indfriet, eftersom dyrt udstyr stadig er nødvendigt både på kajer og på fartøjerne.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Foranstaltningen indebærer ikke en forenkling. Den følger af Spaniens anmodning og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Grundlæggende rettigheder**

Foranstaltningen har ingen indvirkning på grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

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

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Der er ikke behov for en gennemførelsesplan. Forslaget vedrører en tilladelse til en afgiftslempelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om. Den gælder i en begrænset periode frem til den 31. december 2028. Den afgiftssats, der vil gælde, skal være i overensstemmelse med det minimumsniveau for beskatning, der er fastsat i energibeskatningsdirektivet. Foranstaltningen kan evalueres, hvis der anmodes om en fornyelse, efter at gyldighedsperioden er udløbet.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Forslaget kræver ingen forklarende dokumenter om gennemførelsen.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 fastsætter, at Spanien vil få tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, bortset fra fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i spanske havne ("strøm fra land"). Afgiftssatsen skal stemme overens med det mindsteniveau for erhvervsmæssig elbeskatning, der er fastsat i direktivet. Det vil ikke være muligt at levere elektricitet til en reduceret sats til fritidsfartøjer som defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

Artikel 2 fastsætter, at den ønskede bemyndigelse bliver gældende fra den 1. januar 2025, i forlængelse af Rådets nuværende gennemførelsesafgørelse 2018/1491, til og med den 31. december 2028, dvs. inden for den maksimale periode som direktivet godkender.

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om tilladelse til Spanien til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i havne, i overensstemmelse med direktiv 2003/96/EF

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 elektricitet¹⁵, særlig artikel 19, stk. 1, første afsnit,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1491¹⁶ fik Spanien tilladelse til at anvende en reduceret punktafgift på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, , med undtagelse af fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i havne ("strøm fra land"), i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF, indtil 31. december 2024.
- (2) Ved brev af 27. februar 2024 anmodede Spanien om tilladelse til fortsat at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land i medfør af artikel 19 i direktiv 2003/96/EF. De spanske myndigheder afgav supplerende oplysninger vedrørende anmodningen ved brev af 11., 14. og 15. oktober 2024.
- (3) Med den påtænkte lempelse af afgiften ønsker Spanien at fortsætte med at fremme anvendelsen af strøm fra land. For fartøjer, der ligger ved kaj i en havn, anses anvendelse af en sådan strøm for at være en mere miljøvenlig metode til at dække elektricitetsbehovet end forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjerne.
- (4) For så vidt som man ved anvendelsen af strøm fra land undgår emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerfuel, bidrager en sådan anvendelse til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer og til at reducere støj. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (5) At tillade Spanien at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at øge anvendelsen af denne for elektricitet, eftersom elektricitet produceret om bord fortsat vil være det mest konkurrencedygtige alternativ i de fleste tilfælde. Af samme årsag og på grund af teknologiens nuværende

¹⁵ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

¹⁶ Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1491 af 2. oktober 2018 om bemyndigelse af Spanien til at anvende en reduceret punktafgift på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF (EUT L 252 af 8.10.2018, s. 40, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1491/oj).

forholdsvis lave markedsindtrængningsgrad er det ikke sandsynligt, at foranstaltningen vil føre til væsentlige konkurrenceforvridninger i anvendelsestidsrummet, og den vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds funktion.

- (6) I henhold til artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF skal enhver tilladelse, der gives i henhold til nævnte bestemmelse, være strengt tidsbegrænset. For at sikre, at tilladelsen er af en tilstrækkelig varighed til ikke at afholde de relevante økonomiske aktører fra at foretage de nødvendige investeringer, bør den ønskede tilladelse indrømmes for en fireårig periode. Dog skal bemyndigelsen stoppe med at gælde fra den dag, hvor enhver generel bestemmelse om skattefordele for strøm fra land, vedtaget af Rådet i henhold til artikel 113 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten måtte træde i kraft, såfremt sådanne bestemmelser træder i kraft i løbet af bemyndigelsesperioden.
- (7) For at skabe retssikkerhed for havne- og skibsoperatører og for at undgå en mulig forøgelse af den administrative byrde for virksomheder, der distribuerer og videredistribuerer elektricitet, bør det sikres, at Spanien kan fortsætte med at anvende en reduceret afgiftssats for strøm fra land. Den tilladelse, der anmodes om, bør derfor gives med virkning fra den 1. januar 2025 for at efterfølge den tidligere ordning i henhold til gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1491 uden overgang.
- (8) Denne afgørelse berører ikke anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —
- VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Spanien bemyndiges til at anvende en nedsat afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, med undtagelse af fritidsfartøjer, der ligger ved kaj i havne ("strøm fra land"), forudsat at de minimumsafgiftssatser, der henvises til i artikel 10 i direktiv 2003/96/EF, respekteres.

Artikel 2

Denne afgørelse anvendes fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2028.

Skulle Rådet dog, på grundlag af artikel 113 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten, fastsætte generelle regler om skattefordele for strøm fra land, der træder i kraft i løbet af den periode, der er fastsat i denne artikels første stykke, stopper denne afgørelse med at gælde fra det tidspunkt, hvor disse generelle regler træder i kraft.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Spanien.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Ursula von der Leyen*