EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 22.1.2024
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Sverige att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Beskattning av energiprodukter och elektricitet i unionen regleras genom rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet[1] (*energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

I enlighet med artikel 19.1 i direktivet, samt bestämmelserna i framför allt 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.

Sverige har genom rådets genomförandebeslut 2020/1674/EU av den 29 oktober 2020[2] (som föregicks av rådets genomförandebeslut 2014/725/EU av den 14 oktober 2014[3] och rådets genomförandebeslut 2011/384/EU av den 20 juni 2011[4]) redan fått tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i hamn (*landström*)[5].

Syftet med detta förslag är att förlänga tillståndet i enlighet med Sveriges ansökan, eftersom det nuvarande undantaget kommer att upphöra att gälla den 31 december 2023.

Genom en skrivelse av den 5 april 2023 underrättade de svenska myndigheterna kommissionen om att de önskade förlänga den nuvarande åtgärden till och med den 31 december 2027. De svenska myndigheterna lämnade ytterligare upplysningar genom en skrivelse av den 19 oktober 2023.

De svenska myndigheternas avsikt är att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet på 6 SEK (ca. 0,552 EUR) ([6]) per MWh för landström. Vid den tidpunkt då ansökan lämnades överensstämde denna skattesats med den minimiskattesats för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktiv 2003/96/EG (dvs. 0,5 EUR per MWh).

I artikel 13 i direktivet fastställs en toleransgräns för medlemsstater som inte har infört euron. Dessa medlemsstater är skyldiga att en gång om året kontrollera om de skattesatser som anges i nationell valuta överensstämmer med minimiskattesatserna i direktivet. Detta sker med hjälp av de valutakurser som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning* den första arbetsdagen i oktober. Medlemsstaterna får bibehålla de skattebelopp som gäller vid tidpunkten för den årliga justeringen endast om den i euro omräknade skattenivån skulle innebära en skattehöjning uttryckt i nationell valuta med mindre än 5 % eller 5 EUR, beroende på vilket som är lägst.

Den giltighetstid för undantaget som Sverige ansöker om är 1 januari 2024–31 december 2027. Denna tidsperiod ligger i anslutning till det nuvarande undantaget och överskrider inte den längsta tillåtna perioden enligt artikel 19 i energiskattedirektivet.

---

1 EUT 283, 31.10.2003, s. 51.
2 EUT L 378, 12.11.2020, s. 3.
3 EUT L 301, 21.10.2014, s. 27.
4 EUT L 170, 30.6.2011, s. 36.
5 Begreppet privata nöjesfartyg definieras i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.
6 Samtliga beräkningar baseras på valutakursen den 3 oktober 2022, dvs. 10,8743 SEK för 1 EUR. Se EUT C 381, 4.10.2022, s. 4.

Syftet med skatteåtgärden är att uppmuntra att fartygen, vilka för sin elförsörjning oftast använder en hjälpmotor som drivs med olja, i stället ska använda landström. Bestämmelserna innebär reducerade utsläpp från fartyg som ligger i hamn, vilket minskar nedfallet av försurande ämnen, något som är ett problem framför allt i sydvästra Sverige. Bestämmelserna bedöms även leda till avsevärda lokala miljöförbättringar, bl.a. i form av minskat buller.

Skatteåtgärden innebär att den energiskatt som gäller för landström sänks från den normalt tillämpliga nivån på 39,2 SEK per MWh till 6 SEK per MWh.

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

Sverige kommer att tillämpa den nedsatta skattesatsen på all leverans av landström på minst 380 V till fartyg som används för yrkesmässig sjöfart och har en bruttodräktighet på minst 400. De svenska myndigheterna anser att denna gräns är lämplig för att garantera att en absolut majoritet av de fartyg som används i internationell trafik och de större fartyg som används i nationell trafik kommer att omfattas av den föreslagna nedsättningen. Dessa fartyg anses stå för den största delen av utsläppen från hjälpmotorer som används ombord när fartygen ligger i hamn. Nedsättningen gäller inte när fartyget används för privata ändamål eller när fartyget är upplagt eller på ett varaktigt sätt är taget ur trafik.

Det finns emellertid ingen skyldighet för fartyg att använda landström.

De årliga budgetutgifterna uppskattas till 12 miljoner svenska kronor.

Åtgärden beviljas i form av en återbetalning som minskar skatten på den berörda elektriciteten.

De svenska myndigheterna anser att skattenedsättningen för landström inte medför någon betydande konkurrensfördel för fartygsoperatörer som använder landström jämfört med dem som framställer elektricitet ombord. Om endast elkostnaden i sig och skatten tas i beaktande är kostnaden för landström med en lägre skattesats något lägre än priset på elektricitet som framställs ombord. Totalkostnaden för användning av landström påverkas emellertid också av merkostnader i form av nätavgifter, investeringar i elanslutning ombord samt direkt eller indirekt kostnaderna för investeringar i elanläggningarna i hamnarna. Eftersom investeringarna i elanläggningar i hamn och ombord är ganska kostsamma anser de svenska myndigheterna att en lägre skattesats är en förutsättning för att hamnar och fartygsägare ska kunna göra dessa investeringar. Enligt de svenska myndigheterna har de nuvarande och tidigare undantagen haft en direkt inverkan på både antalet hamnar och antalet anläggningar som tillhandahåller landström genom att positivt påverka lönsamheten i övergången från fossila bränslen till elektricitet.

Syftet med åtgärden är att minska sjöfartens påverkan på miljön. Åtgärden kommer att minska luftburna föroreningar och buller från fartyg som ligger i hamn. Åtgärden kommer att bidra till att i hamnstäderna uppnå de gränsvärden för kvävedioxid som fastställs i luftkvalitetsdirektivet (2008/50/EG). Den har även en positiv effekt på luftkvaliteten i övrigt kring hamnarna.

Sverige har ansökt om att tillståndet beviljas till och med den 31 december 2027, med början den 1 januari 2024, en tidsperiod som ligger i anslutning till det nuvarande undantaget och inom den längsta tillåtna tidsperioden enligt artikel 19.2 i direktivet.

- **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 energiprodukter för sjöfart samt för elektricitet som framställs ombord på ett fartyg. I artiklarna 5, 15 och 17 föreskrivs en möjlighet för medlemsstaterna att tillämpa skattedifferentieringar, inklusive skattebefrielse och skattenedsättningar, för viss användning av elektricitet. Bestämmelserna föreskriver dock inte i sig någon nedsatt skatt på landström.

Bestämmelser i energiskattedirektivet

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

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.

Kommissionen har redan rekommenderat landström som ett alternativ till framställning av elektricitet ombord på fartyg i hamn och har således erkänt landströmmens miljöfördelar[7].

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

Sverige har begärt att åtgärden ska gälla i fyra år, vilket är kortare än den längsta period som tillåts enligt artikel 19.2, dvs. sex år. I princip bör tillämpningsperioden för undantaget vara tillräckligt lång för att inte avskräcka hamnoperatörer och elleverantörer från att fortsätta med eller påbörja nödvändiga investeringar i landströmsanläggningar. Denna tidsperiod kommer att ge rättssäkerhet även för fartygsoperatörer som måste planera sina investeringar i utrustning ombord.

Undantaget bör dock inte undergräva den framtida utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen, och det bör ta hänsyn till den pågående översynen av energiskattedirektivet och möjligheten att rådet antar en rättsakt på grundval av kommissionens förslag till omarbetning av energiskattedirektivet[8].

Det förefaller därför lämpligt att bevilja tillståndet för den period som begärs, dock under förutsättning att allmänna bestämmelser i frågan inte börjar tillämpas tidigare än under slutet av 2027.

Regler om statligt stöd

Den nedsatta skattesats på 6 svenska kronor (cirka 0,552 EUR) ([9]) per MWh som de svenska myndigheterna avser att tillämpa överensstämde vid den tidpunkt då ansökan lämnades in

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

[8] COM/2021/563 final: Förslag till RÅDETS DIREKTIV om en omstrukturering av unionens regelverk för beskattning av energiprodukter och elektricitet (omarbetning)

[9] Samtliga beräkningar baseras på valutakursen den 3 oktober 2022, dvs. 10,8743 SEK för 1 EUR. Se EUT C 381, 4.10.2022, s. 4.

med den minimiskattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktiv 2003/96/EG.

De svenska myndigheterna medger att åtgärden utgör statligt stöd men hävdar att åtgärden uppfyller de materiella villkoren i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014, senast ändrad genom kommissionens förordning (EU) 2023/1315 av den 23 juni 2023, genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden i enlighet med artiklarna 107 och 108 i fördraget (*den allmänna gruppundantagsförordningen*).

Förslaget till rådets genomförandebeslut påverkar inte heller medlemsstaternas skyldighet att säkerställa att reglerna om statligt stöd följs.

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

Miljö- och klimatförändringspolitik

Den åtgärd som ansökan gäller rör huvudsakligen EU:s miljöpolitik. Eftersom åtgärden kommer att bidra till att minska förbränningen av bunkerbränsle på fartyg i hamn, kommer den även att bidra till målet att förbättra den lokala luftkvaliteten, minska bullret och motverka klimatförändringar. Enligt direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet[10] måste medlemsstaterna säkerställa att nivåerna av flera luftföroreningar inte överskrider de gränsvärden, målvärden och andra luftkvalitetsnormer som fastställs i direktivet. Skyldigheten innebär att medlemsstaterna måste hitta lösningar på problem såsom utsläpp från fartyg när de ligger i hamn där det är relevant, och det är möjligt att man i hamnar med sådana problem kommer att uppmuntra till användning av landström som en del av en övergripande luftkvalitetsstrategi. Användning av landström främjas också enligt direktiv (EU) 2016/802[11] om svavelhalten i marina bränslen.

Enligt de svenska myndigheterna har användningen av landström lett till minskade utsläpp av svaveldioxid, kväveoxider, atmosfäriska partiklar och koloxider. De svenska myndigheterna har för närvarande inga nyare uppskattningar av de utsläppsminskningar som åtgärden uppges innebära. Åtgärdens fulla potential har inte uppnåtts eftersom det krävs dyrbar utrustning på både kajer och fartyg. Användningen av landström är viktig för Sverige i landets strävan efter att uppfylla luftkvalitetsnormerna i enlighet med direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa.

Energipolitik

Åtgärden ligger i linje med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen[12], som tar upp frågan om installation av landströmsanläggningar i hamnar där det finns efterfrågan och förutsatt att kostnaderna är proportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna.

Det bör i detta sammanhang erinras om att ett viktigt skäl till att landströmmen inte är konkurrenskraftig är att alternativet, det vill säga elektricitet som framställs ombord på fartyg i hamn, för närvarande är fullständigt skattebefriat: Det är inte bara bunkerbränsle som

[10] Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 11.6.2008, s. 1).

[11] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58).

[12] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

förbränns för att framställa elektricitet som är skattebefriad i enlighet med artikel 14.1 a i direktiv 2003/96/EG, utan den elektricitet som framställs ombord på fartygen är också skattebefriad (se artikel 14.1 c i direktiv 2003/96/EG). Den sistnämnda skattebefrielsen kan anses svårförenlig med unionens miljömål, men speglar praktiska hänsyn. För att beskatta den elektricitet som framställs ombord skulle det krävas en deklaration av fartygsägaren – ofta etablerad i tredjeland – eller av operatören om mängden förbrukad elektricitet. I deklarationen skulle man dessutom behöva ange den andel 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.

Transportpolitik

Denna åtgärd är i linje med kommissionens rekommendation 2006/339/EG om främjande av landström för fartyg i unionshamnar[13] och kommissionens meddelande Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik[14].

Den inre marknaden och rättvis konkurrens

När det gäller den inre marknaden och sund konkurrens innebär åtgärden endast en minskning av den befintliga snedvridningen mellan två konkurrerande elkällor för fartyg i hamn, det vill säga framställning av elektricitet ombord och landström, vilken orsakas av skattebefrielsen för bunkerbränsle.

De svenska myndigheterna har inte iakttagit några betydande förändringar i fartygsägarnas val av hamnar som kan kopplas till tillgången till anläggningar för landström. För närvarande är det främst färjor och trafik längs fastställda rutter som använder landström. Fartygsägarnas val av hamn grundar sig inte på huruvida hamnen tillhandahåller landström eller ej. Enligt berörda parter väljer kryssningsfartyg dock ofta hamnar där landström är tillgänglig.

Dessutom kommer landström att finnas tillgänglig för berörda fartyg oberoende av flagg och utan att leda till en mer fördelaktig skattebehandling av nationella ekonomiska aktörer i förhållande till konkurrenter från andra EU-medlemsstater.

Vad gäller konkurrensen mellan hamnar förväntas den potentiella 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. I en situation där det, som anges ovan, åtminstone på kort sikt inte är sannolikt att användningen av landström – trots skattenedsättningen – blir mer ekonomiskt fördelaktig än framställning ombord, är det inte heller sannolikt att skattenedsättningen för landström avsevärt snedvrider konkurrensen mellan hamnar genom att locka fartyg att ändra sin rutt beroende på var detta alternativ erbjuds.

Den tidsram under vilken förlängningen av tillståndet att tillämpa en nedsatt skattesats föreslås gälla, såvida inte den nuvarande ramen och situationen förändras betydligt, gör det

---

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

14 Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén – Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018, KOM(2009) 8 slutlig av den 21 januari 2009.

osannolikt att den analys som gjorts i de föregående punkterna kommer att ändras före den dag då åtgärden upphör att gälla.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Artikel 19 i rådets direktiv 2003/96/EG.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Indirekt beskattning, som behandlas i artikel 113 i EUF-fördraget, utgör inte i sig ett område där Europeiska unionen har ensam behörighet i den mening som avses i artikel 3 i EUF-fördraget.

I enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG ges dock rådet genom sekundärrätten en exklusiv befogenhet att ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i denna bestämmelse. Medlemsstaterna kan därför i detta sammanhang inte träda i rådets ställe. Följaktligen är subsidiaritetsprincipen inte tillämplig på föreliggande genomförandebeslut. Eftersom denna rättsakt inte är ett utkast till lagstiftningsakt, bör den i alla händelser inte översändas till de nationella parlamenten i enlighet med protokoll nr 2 till fördragen för granskning av överensstämmelsen med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Skattenedsättningen överstiger inte vad som är nödvändigt för att uppnå det berörda målet.

- **Val av instrument**

Föreslaget instrument är rådets genomförandebeslut. I artikel 19 i direktiv 2003/96/EG föreskrivs ingen annan typ av åtgärd.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Åtgärden kräver ingen utvärdering av befintlig lagstiftning.

- **Samråd med berörda parter**

Detta förslag grundas på en ansökan av Sverige och berör endast den medlemsstaten. 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 har ansökt om, och ingen konsekvensbedömning krävs.

Enligt de uppgifter som Sverige lämnat kommer åtgärden att ha en begränsad inverkan på skatteintäkterna. De svenska myndigheterna har gjort en uppskattning av skattekostnaderna för åtgärden och väntar sig en förlust på 12 miljoner SEK per år under de kommande åren.

Sverige förväntar sig att åtgärden kommer att ha en positiv inverkan när det gäller uppnåendet av landets miljömål, i synnerhet förbättring av luftkvaliteten i enlighet med direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet och renare luft i Europa. Användningen av landström har lett till minskade utsläpp av svaveldioxid, kväveoxider, atmosfäriska partiklar och koloxider. Åtgärdens fulla potential har inte uppnåtts eftersom det krävs dyrbar utrustning på både kajer och fartyg.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Åtgärden ger ingen förenkling. Detta förslag grundas på en ansökan från Sverige 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 om en skattenedsättning som en enskild medlemsstat har ansökt om. Det ges för en begränsad period, till och med den 31 december 2027. Den skattesats som ska tillämpas måste överensstämma med den minimiskattenivå som fastställs i energiskattedirektivet. Åtgärden kan utvärderas vid en begäran om förlängning efter det att giltighetsperioden har löpt ut.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förslaget kräver inga förklarande dokument om införlivande.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I artikel 1 föreskrivs att Sverige får tillstånd att tillämpa en nedsatt energiskattesats för direkt tillhandahållande av elektricitet till fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i svenska hamnar (*landström*). Skattesatsen måste ligga i linje med den minimiskattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet. Det kommer inte att vara möjligt att leverera elektricitet till en reducerad skattesats till privata nöjesfartyg i enlighet med definitionen i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

I artikel 2 fastställs att tillståndet i enlighet med Sveriges begäran ska beviljas från och med den 1 januari 2024 – i anslutning till rådets genomförandebeslut 2014/725/EU – till och med den 31 december 2027, vilket ligger inom den längsta tillåtna period på sex år som fastställs i direktivet.

2024/0008 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Sverige att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn

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 elektricitet[1], särskilt artikel 19,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Genom rådets genomförandebeslut (EU) 2020/1674[2] fick Sverige tillstånd att till och med den 31 december 2023 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 5 april 2023 ansökte Sverige om tillstånd att få fortsätta att tillämpa en nedsatt skattesats för landström i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG. De svenska myndigheterna lämnade ytterligare upplysningar genom en skrivelse av den 19 oktober 2023.

(3) Genom att tillämpa en reducerad skattesats för landström har Sverige för avsikt att fortsätta att främja användningen av landström. Användningen av sådan elektricitet anses vara ett ur miljösynpunkt mindre skadligt sätt att tillgodose behovet av elektricitet för fartyg som ligger i hamn än förbränning av bunkerbränsle.

(4) Eftersom man vid användning av landström bidrar till att undvika utsläpp av luftföroreningar från förbränning av bunkerbränsle bidrar sådan användning till en bättre lokal luftkvalitet i hamnstäderna och till minskat buller. Åtgärden förväntas därför bidra till målen för unionens miljö-, hälso- och klimatpolitik.

(5) Att tillåta Sverige att tillämpa en nedsatt skattesats för landström går inte utöver vad som är nödvändigt för att öka användningen av landström, eftersom framställning av elektricitet ombord i de flesta fall kommer att förbli det mest konkurrenskraftiga alternativet. Av samma skäl och på grund av att den aktuella tekniken för närvarande har en relativt liten marknadsspridning är det inte troligt att åtgärden kommer att leda till betydande snedvridningar av konkurrensen under den tid den är tillämplig, och den skulle således inte inverka negativt på den inre marknadens funktion.

---

[1] EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

[2] Rådets genomförandebeslut (EU) 2020/1674 av den 29 oktober 2020 om tillstånd för Sverige att tillämpa en nedsatt skattesats för electricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG (EUT L 378, 25.6.2020, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj).

(6) I enlighet med artikel 19.2 i direktiv 2003/96/EG ska varje tillstånd som beviljas enligt den bestämmelsen vara tidsbegränsat. För att säkerställa att giltighetsperioden är tillräckligt lång så att berörda ekonomiska aktörer inte avskräcks från att göra nödvändiga investeringar bör tillståndet beviljas till och med den 31 december 2027. Tillståndet bör dock upphöra att gälla från och med tillämpningsdagen för allmänna bestämmelser om skatteförmåner för landström som antas av rådet på grundval av artikel 113 eller en annan relevant bestämmelse i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, om sådana allmänna bestämmelser blir tillämpliga 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 elektricitet, bör det säkerställas att Sverige kan fortsätta att tillämpa en nedsatt skattesats på landström. Det ansökta bemyndigandet bör därför beviljas med verkan från och med den 1 januari 2024, så att det blir tillämpligt omedelbart efter det att de tidigare reglerna enligt genomförandebeslut (EU) 2020/1674 upphört att gälla.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Sverige ges härmed tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet 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 2024 till och med den 31 december 2027.

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 giltighetsperiod 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 Konungariket Sverige.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande