



Bruxelles, den 16.7.2018
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om at give Spanien tilladelse til at anvende en nedsat punktafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

DA

DA

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 (i det følgende benævnt "energibeskatningsdirektivet" eller "direktivet").

I henhold til direktivets artikel 19, stk. 1, og i tilslutning til bestemmelserne i navnlig artikel 5, 15 og 17 kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser af afgiftssatsen, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Formålet med dette forslag er at tillade Spanien at anvende en nedsat punktafgiftssats for elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn (i det følgende benævnt "strøm fra land"). Formålet med nedsættelsen er at skabe et økonomisk incitament til at etablere og anvende strøm fra land med henblik på at nedbringe luftforureningen i havnebyer og forbedre den lokale luftkvalitet af hensyn til beboernes sundhed.

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

Ved brev af 12. april 2018 meddelte de spanske myndigheder Kommissionen, at de havde til hensigt at anvende en nedsat afgiftssats på elektricitet på 0,50 EUR pr. MWh for strøm fra land fra den 1. juli 2018 i en periode på 6 år. Denne afgiftssats svarer til den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervmæssig brug, som er fastsat i direktiv 2003/96/EF.

Med den ønskede foranstaltning ønsker Spanien at skabe et incitament til at anvende strøm fra land, idet dette anses for at være et mindre forurenende alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj i en havn. Spanien anvender i øjeblikket en værdipunktafgift på elektricitet på 5,11269632 % af den endelige pris, inklusive alle skatter og afgifter med undtagelse af punktafgifter og moms. I den spanske lovgivning pålægges det også at overholde de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i artikel 10, stk. 1, og i tabel C i bilag I til direktivet, dvs. at en specifik punktafgift på 0,50 EUR pr. MWh for erhvervmæssigt forbrug og 1 EUR pr. MWh for ikke-erhvervmæssigt brug af elektricitet opkræves, hvor den pågældende værdipunktafgift ville udmønte sig i et lavere skattetilsvare.

På nuværende tidspunkt beskattes strøm fra land med den almindelige skatteprocent på 5,11269632 %, som lægges på elprisen. De spanske myndigheder anslår elprisen ekskl. punktafgifter og moms til ca. 170 EUR pr. MWh, og afgiftssatsen på strøm fra land, udtrykt i EUR pr. MWh, er ca. 8,69 EUR. Kommissionens analyse af markedet for elektricitet i EU tyder på, at den gennemsnitlige pris på elektricitet for industrisektoren i Spanien er lavere². Under alle omstændigheder er den faktisk skyldige punktafgift pr. MWh på strøm fra land for indværende over 0,50 EUR.

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

² Jf. COM(2016) 769 final af 13. november 2016.

På den anden side skal medlemsstaterne fritage energiprodukter, der anvendes til at producere elektricitet om bord på skibe, mens de ligger ved kaj i havne, jf. artikel 14, stk. 1, litra c), i energibeskatningsdirektivet, og de kan også gøre dette i forbindelse med elektricitet, der produceres om bord på skibe ved sejlads ad de indre vandveje, jf. direktivets artikel 15, stk. 1, litra f).

De spanske myndigheder har anført, at afgiftsnedsættelsen vil finde anvendelse på alle skibe, bortset fra fritidsfartøjer³, dvs. at alle skibe i erhvervsmæssig sejlads, uanset deres størrelse eller hvilket flag de fører, omfattes af afgiftslempelsen.

De spanske myndigheder har meddelt Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke findes anlæg, som leverer strøm fra land i de spanske havne, og det er vanskeligt at give et overslag over skatteudgifterne ved foranstaltningen. De spanske myndigheder oplyser videre, at fartøjer ikke vil blive pålagt en pligt til at anvende strøm fra land. Ifølge deres beregninger forventes afgiftslempelsen at resultere i en maksimal årlig skatteudgift på ca. 150 000 EUR. Dette resultat er baseret på skønsmæssigt 2 700 handelsskibe, der kan forsynes med strøm fra land, skibes elforbrug i spanske havne på ca. 20 000 MWh pr. år og en elpris på 170 EUR/MWh, inklusive alle skatter og afgifter med undtagelse af punktafgifter og moms.

Spanien har anmodet om, at tilladelsen gives med virkning fra den 1. juli 2018 for en periode på seks år, hvilket er den maksimale periode, som er angivet i direktivets artikel 19, stk. 2.

Med afgiftslempelsen ønsker Spanien at give fartøjernes operatører et incitament til at anvende strøm fra land for at reducere luftbårne emissioner og støj fra forbrænding af brændsler om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, samt CO₂-emissioner. Anvendelsen af en reduceret afgiftssats vil forbedre konkurrencesituationen for strøm fra land i forhold til forbrændingen af bunkerfuel om bord på skibene, idet bunkerfuel er fritaget for afgift.

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

Beskatning af elektricitet reguleres ved direktiv 2003/96/EF, særlig artikel 10. Ved artikel 14, stk. 1, litra c), fastsættes en obligatorisk afgiftsfritagelse 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.

Foranstaltningen udgør statsstøtte og er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om dette emne, særlig Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014⁴.

Vurdering af foranstaltningen i henhold til 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.

Ved hjælp af den pågældende afgiftslempelse tilstræber de spanske myndigheder at fremme en miljømæssigt mindre skadelig måde, hvorpå skibe kan dække deres behov for elektricitet,

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

⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

mens de ligger ved kaj i havne, og derved forbedre den lokale luftkvalitet. 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. Strøm, der leveres til fartøjer ved kaj, vil i dag skulle beskattes med ca. 8,69 EUR pr. MWh. Den ønskede afgiftslempelse vil således udgøre et yderligere incitament til at anvende denne teknologi svarende til ca. 8 EUR/MWh og derfor bidrage til den anførte politiske målsætning.

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 indføre yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Spanien har anmodet om, at foranstaltningen skal finde anvendelse for den maksimale periode, der tillades i artikel 19, stk. 2, dvs. seks år. I princippet bør anvendelsesperioden for undtagelsen være så lang, at den ikke afholder havneoperatørerne fra at foretage de nødvendige investeringer i anlæg, der leverer strøm fra land. Seks år vil sikre den størst mulige retssikkerhed for skibsoperatørerne, som også vil skulle planlægge deres investeringer i mobilt udstyr.

Statsstøttere

Den nedsatte afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh, som påtænkes af de spanske myndigheder, er lig med EU's minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssigt brug i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF. Foranstaltningen synes derfor at høre ind under artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014, hvori det fastsættes, på hvilke betingelser støtte i form af nedsættelser af miljøafgifter efter direktiv 2003/96/EF kan være fritaget for anmeldelseskravene i forbindelse med statsstøtte. På nuværende tidspunkt kan det dog ikke fastslås, om alle betingelserne i forordningen er opfyldt, og forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse berører ikke medlemsstaternes pligt til at sikre overholdelsen af statsstøttere, navnlig hvad angår fritaget støtte i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014.

• **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Miljø- og klimapolitikken

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljøpolitik. I det omfang, hvor den bidrager til at reducere anvendelse af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen i praksis bidrage til målsætningen om forbedring af den lokale luftkvalitet. Ved artikel 13 i direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet⁶ pålægges medlemsstaterne at sikre, at luftens indhold af en række luftforurenende stoffer holdes under de grænseværdier, der er fastsat i direktivet. Denne forpligtelse indebærer, at medlemsstaterne skal finde løsninger på problemer som emissioner fra skibe ved kaj i havne, hvor dette er relevant, og det er tænkeligt, at der som led i den samlede luftkvalitetsstrategi vil blive tilskyndet til anvendelse af strøm fra land i havne med disse problemer.

Foranstaltningen vil sandsynligvis også medføre en reduktion af CO₂-emissionerne, for så vidt som elektricitetsmixet fra elforsyningsnettet på land er mindre kulstofintensivt end elektricitet produceret om bord ved anvendelse af bunkerfuel takket være en højere

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).

⁶ 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).

systemeffektivitet og forskellen i de anvendte brændsler. I den forbindelse kan det bemærkes, at anvendelsen af strøm fra land ifølge de spanske myndigheder vil medføre reduktioner af drivhusgasemissioner i Spanien, da elnettets energikilder delvist er vedvarende energikilder (38 % i 2015, og denne andel stiger skønsmæssigt til ca. 90-100 % i 2050). Selv om kulstofintensiteten for yderligere leveret elektricitet normalt er højere end for det gennemsnitlige elektricitetsmix og i høj grad afhænger af det tidspunkt på dagen, hvor det yderligere behov opstår, kan CO₂-reduktionerne som følge af foranstaltningen være forholdsvis betydelige.

Energipolitik

Foranstaltningen er i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer⁷, 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. Den er også blevet anerkendt som et mål af fælles interesse for ydelse af statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF⁸.

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 netto 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, som ofte er etableret i et tredjeland, 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 skibsrederne at skulle udarbejde sådanne erklæringer for hver medlemsstat, hvis territorialfarvand er berørt. Under disse omstændigheder kan det være berettiget ikke at straffe det mindre forurenende alternativ, nemlig strøm fra land, ved at tillade Spanien at anvende en nedsat afgiftssats.

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 havne⁹, og med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik – strategiske mål og anbefalinger"¹⁰.

Det indre marked og loyal konkurrence

For så vidt angår det indre marked og loyal konkurrence vil den ønskede foranstaltning reducere den eksisterende forvriddning mellem to konkurrerende elektricitetskilder til både, der

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

⁸ C(2014) 2231 final af 9.4.2014.

⁹ 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).

¹⁰ 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.

ligger ved kaj, nemlig produktion af strøm om bord og strøm fra land, som skyldes afgiftsfritagelsen for bunkerfuel.

Med hensyn til konkurrencen mellem fartøjsoperatører skal det for det første bemærkes, at der i øjeblikket er meget få fartøjer, som anvender strøm fra land på et kommercielt grundlag. Der kan derfor kun opstå væsentlige konkurrencevridninger mellem fartøjer, der drager fordel af den ønskede foranstaltning ved at skifte til strøm fra land, og andre, som fortsat anvender strøm produceret om bord. Selv om det er meget vanskeligt at foretage nøjagtige omkostningsberegninger, fordi de i høj grad afhænger af udviklingen i olieprisen, tyder de foreliggende oplysninger på, at selv en fuldstændig afgiftsfritagelse i de fleste tilfælde generelt ikke vil nedbringe driftsomkostningerne for strøm fra land til et niveau, der ligger under omkostningerne for strøm produceret om bord¹¹, og vil derfor under alle omstændigheder ikke udgøre en væsentlig konkurrencefordel for skibsoperatører, der anvender strøm fra land, i forhold til dem, der anvender strøm produceret om bord. I det foreliggende tilfælde kan der i endnu mindre grad forventes en væsentlig forvridning af denne art, eftersom Spanien vil overholde den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF for elektricitet til erhvervmæssig brug. Desuden vil adgangen til strøm fra land være tilgængelig for de pågældende skibe, uanset hvilket flag de fører, og derved behandles nationale økonomiske aktører ikke mere fordelagtigt afgiftsmæssigt end deres konkurrenter fra andre EU-medlemsstater.

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

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.

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 indføre yderligere fritagelser eller lempelser

¹¹ Jf. Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Miljø, Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, August 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Omkostningsanalysen er foretaget for de tre havne i Göteborg (Sverige), Juneau og Long Beach (USA).

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**

Foreslået instrument: Rådets gennemførelsesafgørelse.

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

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

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

Foranstaltningen kræver ikke en evaluering af eksisterende lovgivning.

- **Høringer af interesserede parter**

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

- **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 oplysninger, som Spanien har indgivet, tyder på, at foranstaltningen kun vil have begrænset virkning på skatteindtægterne, og punktafgiftssatsen på strøm fra land vil stadig ligge over den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Spanien forventer, at foranstaltningen bidrager positivt til at virkeliggøre miljømål og især forbedrer luftkvaliteten lokalt i havnebyer.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Foranstaltningen indeholder ikke bestemmelser om en forenkling. Den følger af Spaniens anmodning og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen indvirkning på grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Foranstaltningen indebærer ikke nogen finansiel eller administrativ byrde for Unionen. Forslaget har derfor ingen konsekvenser for Unionens 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 gives for en begrænset periode på seks år. Afgiftssatsen, der vil blive anvendt, er lig med den minimumsafgiftssats, der er fastsat i energibeskatningsdirektivet. Foranstaltningen kan evalueres, hvis der anmodes om en fornyelse, efter at seksårsperioden er udløbet.

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

Ved artikel 1 fastsættes, at Spanien får tilladelse til at anvende en nedsat punktafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i spanske havne. Den nedsatte afgiftssats må ikke være lavere end 0,50 EUR pr. MWh dvs. den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssigt brug, der er fastsat ved direktivet. Det vil ikke være muligt at levere elektricitet til en nedsat sats til fritidsfartøjer som defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

Ved artikel 2 fastsættes, at den ønskede tilladelse gives med virkning fra datoen for dens meddelelse i den maksimalt tilladte periode på seks år efter Spaniens anmodning.

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om at give Spanien tilladelse til at anvende en nedsat punktafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i overensstemmelse med artikel 19 i 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 elektricitet¹, særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved brev af 12. april 2018 anmodede Spanien i henhold til artikel 19, stk. 1, i direktiv 2003/96/EF om tilladelse til at anvende en nedsat punktafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land").
- (2) Med den påtænkte afgiftslempe tilstræber Spanien at fremme anvendelsen af strøm fra land. Anvendelse af sådan strøm 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.
- (3) For så vidt som man ved anvendelsen af strøm fra land slipper for emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, bidrager en sådan anvendelse til at forbedre 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. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (4) En tilladelse til Spanien til at anvende en nedsat punktafgiftssats på strøm fra land går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at øge anvendelsen af strøm fra land, idet produktion af elektricitet om bord fortsat vil være det mest konkurrencedygtige alternativ i de fleste tilfælde. Af samme årsag, og fordi teknologien ikke findes i Spanien på nuværende tidspunkt, vil foranstaltningen sandsynligvis ikke resultere i væsentlige konkurrenceforvridninger i sin driftslevetid og vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds rette funktion.
- (5) 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 havneoperatørerne fra at foretage de nødvendige investeringer, bør den ønskede tilladelse gives for en periode på seks år, dog med forbehold af almindelige bestemmelser på området, der måtte blive vedtaget i

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

henhold til artikel 113 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og måtte finde anvendelse før det tidspunkt, hvor tilladelsen forventes at udløbe.

(6) Denne afgørelse berører ikke anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —
VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Spanien gives tilladelse til at anvende en nedsat punktafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til andre fartøjer end private fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i en havn, under forudsætning af, at minimumsafgiftssatserne i artikel 10 i direktiv 2003/96/EF overholdes.

Artikel 2

Denne afgørelse får virkning på dagen for meddelelsen. Den udløber seks år derefter.

Skulle Rådet, som handler på grundlag af artikel 113 i TEUF, imidlertid fastsætte almindelige regler om skattemæssige fordele for strøm fra land, udløber denne afgørelse på den dag, hvorfra disse almindelige regler finder anvendelse.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Spanien.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne
Formand