EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om bemyndigande för Danmark att i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG, tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls fartyg i hamn

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Beskattning av energiprodukter och elektricitet i unionen omfattas av rådets direktiv 2003/96/EG (nedan kallat *energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

I enlighet med artikel 19.1 i direktivet, samt bestämmelserna i framför allt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt och på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Syftet med detta förslag är att tillåta att Danmark tillämpar en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn (nedan kallad *landström*). Undantaget är avsett att skapa ett ekonomiskt incitament att använda landström i syfte att minska luftföroreningar i hamnstäder och förbättra luftkvalitén och hälsoeffekterna för invånarna i området.

Syftet med den åtgärd som ska tillämpas av Danmark är också att minska sjöfartens påverkan på miljön.

Ansökan och allmän bakgrund

Genom en skrivelse av den 2 juli 2014 informerade de danska myndigheterna kommissionen om sin avsikt att tillämpa en skattebefrielse för el som direkt tillhandahålls fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, som ligger i hamn. På begäran av kommissionen inkom Danmark med ytterligare upplysningar den 13 november 2014 och den 23 februari 2015. Genom den ansökta åtgärden vill Danmark skapa ett incitament för användning av landström, som anses vara ett mindre förorenande alternativ till elframställning ombord på fartyg som ligger i hamn.

De danska myndigheternas avsikt är att tillämpa en reducerad skattesats på 4 DKK (ca. 0,54 euro) ([1]) per MWh för landström. Denna skattesats överstiger den minimiskattesats för el för yrkesmässig användning som fastställs i direktiv 2003/96/EG. Den nationella skattesats som för närvarande tillämpas på landström är 878 DKK ([2]) (ca. 117,95 euro) per MWh som är den nationella skattesatsen på el för icke-yrkesmässig användning.

Å andra sidan föreskrivs i artikel 14.1 c i energiskattedirektivet att medlemsstaterna ska bevilja skattebefrielse för energiprodukter som används som bränsle av fartyg för sjöfart inom EU:s farvatten som inte är privata nöjesfartyg. Detta undantag omfattar även de energiprodukter som används för att framställa el ombord på fartyg som ligger i hamn. Dessutom får medlemsstaterna enligt artikel 15.1 f bevilja skattebefrielse för energiprodukter som används av fartyg för sjöfart på inre vattenvägar som inte är privata nöjesfartyg, vilket även omfattar elframställning ombord. Den sistnämnda bestämmelsen har dock inte någon betydelse för Danmarks ansökan eftersom landet för närvarande inte har några inre vattenvägar.

Följaktligen påverkar i de flesta fall skattesystem som bygger på direktivet om energibeskattning inte kostnaderna för att framställa el ombord på ett fartyg i hamn, även om sådan elframställning skulle kunna ha negativa hälso- och miljöeffekter i form av försämrad luftkvalitet och ökat buller i hamnar.

Danmark har för avsikt att tillämpa den nedsatta energiskattesatsen på all leverans av landström på minst 380 volt till fartyg som används för yrkesmässig sjöfart och har en bruttodräktighet om minst 400. De danska myndigheterna hävdar att även med dessa

([1]) Samtliga beräkningar bygger på växelkursen den 1 oktober 2014, som var 7,4437 DKK för 1 euro. Se EUT C 344, 2.10.2014.

([2]) Skattesatsen för elektricitet är den som tillämpas i januari 2015 (se http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

begränsningar av åtgärdens omfattning omfattas en absolut majoritet av de fartyg som används i internationell trafik och större fartyg som används i nationell trafik av skattenedsättningen. Dessa fartyg anses stå för den största delen av utsläppen från hjälpmotorer som används ombord när fartygen ligger i hamn.

De danska myndigheterna har meddelat kommissionen att de förväntar sig att en skattelättnad skulle leda till årliga skatteutgifter på cirka 15 miljoner DKK (2 miljoner euro). Detta antagande baseras på den uppskattade elförbrukningen från kryssnings- och lastfartyg i danska hamnar under 2008 som uppgick till ungefär 33 000 MWh (varav 17 000 användes i kryssningsfartyg). Beräkningarna förutsätter att denna förbrukning inte har ändrats under tiden och att inte alla fartyg kommer att använda landström i framtiden. De danska myndigheterna uppger att denna uppskattning bör betraktas med försiktighet, eftersom detta är ett nytt system i Danmark, och det finns ingen grund för jämförelse med liknande system. För närvarande tillhandahåller hamnar i Danmark inte landströmsanläggningar. Dessutom ska det vara frivilligt för fartygen att välja om de vill köpa landström.

De danska myndigheterna medger att åtgärden utgör statligt stöd till förmån för ägare av fartyg som används i yrkesmässig sjöfart, vilket kan betecknas som stöd som omfattas av gruppundantag enligt artikel 44 i kommissionens förordning 651/2014/EU([3]).

Danmark har ansökt om att nedsättningen ska beviljas för en period av sex år, vilket är den längsta period som kan beviljas enligt artikel 19.2 i direktivet.

Danmark anser att denna åtgärd är i linje med kommissionens rekommendation 2006/339/EG om främjande av landström för fartyg i unionshamnar ([4]) och kommissionens meddelande *Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018*([5]). I det sammanhanget bör man konstatera att det från och med juni 2011 finns en ovillkorlig skyldighet för medlemsstaterna att uppfylla luftkvalitetsnormerna för relevanta föroreningar som partiklar ([6]). Skyldigheten innebär att medlemsstaterna ska hitta lösningar på problem som utsläpp från fartyg när de ligger i hamn där det är relevant, och det är fullt tänkbart att man i hamnar där det finns sådana problem uppmuntrar användningen av landström som ett led i den övergripande luftkvalitetsstrategin.

Genom skattenedsättningen vill Danmark erbjuda ett incitament för fartygsoperatörer att använda landström i syfte att minska de luftburna föroreningarna och bullret från fartyg i hamn samt koldioxidutsläppen. Tillämpningen av en nedsatt skattesats kommer att göra landströmmen mer konkurrenskraftig i förhållande till förbränningen av bunkerbränsle ombord, som är fullständigt skattebefriad.

Gällande bestämmelser

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

([3]) Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, EUT L 187, 26.6.2014, s. 1.

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

([5]) 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.

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

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

Särskilda politiska hänsyn

Artikel 19.1 första stycket i direktivet har följande lydelse:

> *”Utöver de bestämmelser som är angivna i föregående artiklar, särskilt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.”*

De danska myndigheternas mål med skattenedsättningen är att främja ett miljövänligare sätt för fartyg att tillgodose sitt elbehov när de ligger i hamn och på så sätt förbättra den lokala luftkvaliteten. Som Danmark har påpekat har kommissionen faktiskt redan rekommenderat landström som ett alternativ till framställning av el ombord på fartyg i hamn och har således erkänt landströmmens miljöfördelar([7]). För närvarande beskattas el som tillhandahålls fartyg i hamn med 878 DKK (ca. 117,95 euro) per MWh. Det begärda undantaget kommer således att innebära ett ytterligare incitament för användning av denna teknik motsvarande DKK 874 (ca. 117,41 euro/MWh) och kommer därför att bidra till det fastställda politiska målet.

När det gäller skattenedsättningens politiska mål vill kommissionen påpeka att främjandet av landström faktiskt är ett gemensamt politiskt mål som bör eftersträvas i hela unionen. Detta anges tydligt i kommissionens meddelande om en integrerad havspolitik([8]) och det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar([9]). I sitt förslag till ändring av energiskattedirektivet föreslog kommissionen att landström som levereras till fartyg i hamn ska undantas från energibeskattning under en period på åtta år([10]).

Men kommissionens förslag antogs inte av rådet och 2015 tog kommissionen tillbaka förslaget([11]). Den enda möjligheten att införa en förmånlig skattebehandling av landström är för närvarande genom artikel 19. Syftet med artikel 19 är emellertid att åtgärda särskilda omständigheter i enskilda medlemsstater som inte speglas i själva direktivet. Innan det politiska målet att främja landström har behandlats av rådet i samband med en ändring av direktiv 2003/96/EG, kan undantag på grundval av artikel 19 för att uppnå detta mål därför beviljas endast under en övergångsperiod.

Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Den ansökta åtgärden rör huvudsakligen EU:s miljöpolitik. Eftersom åtgärden kommer att bidra till att minska förbränningen av bunkerbränsle på fartyg i hamn, kommer den att bidra till målet att förbättra den lokala luftkvaliteten. Åtgärden kommer sannolikt också att leda till minskade koldioxidutsläpp, eftersom elmixen från kraftnätet på land är mindre koldioxidintensiv än den el som framställs ombord genom förbränning av bunkerbränsle, på grund av högre systemeffektivitet och skillnaden i bränslen som används. I detta sammanhang kan det påpekas att den genomsnittliga elmixen inom det relevanta marknadsområdet är avsevärt mindre koldioxidintensiv än genomsnittet i EU. Även om koldioxidintensiteten hos den ytterligare el som levereras vanligen är högre än hos den genomsnittliga elmixen och i hög grad beror på vilken tid på dygnet som den ökade efterfrågan inträffar, bör minskningen av koldioxidutsläppen till följd av åtgärden ändå bli relativt betydande([12]).

([7]) Se fotnot 4.
([8]) KOM(2007) 575, slutlig av den 10 oktober 2007.
([9]) SEK(2007) 1283, slutlig av den 10 oktober 2007.
([10]) KOM(2011) 169, slutlig av den 13 april 2011.
([11]) EUT C 80, 7.3.2015, s. 17.
([12]) Andel förnybar energi i elmixen på NordPool var 69,8 % 2012 (se ‘http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-

Åtgärden ligger i linje med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen([13]) som tar upp frågan om att installera landströmsanläggningar i hamnar där detta är kostnadseffektivt och har miljöfördelar på sådana platser och att kostnaderna inte är oproportionerliga 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 el som framställs ombord på fartyg i hamn, för närvarande är fullständigt skattebefriat: för det första är det bunkerbränsle som förbränns för att framställa elen skattebefriat i enlighet med artikel 14.1 a i direktiv 2003/96/EG, och för det andra är den el som framställs ombord på fartyg skattebefriad (se artikel 14.1 c i direktiv 2003/96/EG) . Den sistnämnda skattebefrielsen kan visserligen anses svårförenlig med unionens miljömål, men speglar praktiska hänsyn. För att beskatta den el som framställs ombord skulle det krävas en deklaration av fartygsägaren – ofta etablerad i tredjeland – eller av operatören om mängden förbrukad el. I deklarationen skulle man dessutom behöva ange den andel el som förbrukats på territorialvattnet i den medlemsstat där skatten ska betalas. Det skulle skapa en enorm administrativ börda för fartygsägarna att behöva göra sådana deklarationer för varje medlemsstat vars territorialvatten berörs. Under dessa omständigheter kan det vara motiverat att inte bestraffa det mindre förorenande alternativet landström utan låta Danmark tillämpa en nedsatt skattesats.

Den inre marknaden och sund konkurrens

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

När det gäller konkurrens mellan fartygsoperatörer ska det för det första nämnas att det för närvarande finns väldigt få fartyg i yrkesmässig sjöfart som använder landström. Betydande snedvridningar av konkurrensen kan därför uppkomma endast mellan fartyg som drar nytta av den ansökta åtgärden genom att gå över till landström och andra fartyg som fortsätter att framställa el ombord. Även om en exakt kostnadsberäkning ytterst beror på oljeprisets utveckling och därför är väldigt svår att göra, tyder de senaste bedömningarna på att inte ens en fullständig skattebefrielse i de flesta fall skulle leda till lägre totala driftskostnader för landström än för elframställning ombord([14]), varför den under inga omständigheter skulle utgöra en betydande konkurrensfördel för fartygsoperatörer som använder landström i förhållande till dem som framställer el ombord. I det aktuella fallet är en betydande snedvridning av ovannämnda slag ännu mindre trolig, eftersom Danmark kommer att respektera den minimiskattenivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG för el för yrkesmässig användning. Vidare avser Danmark att begränsa skattefördelen till fartyg med en bruttodräktighet om minst 400 samt till överföring av landström på minst 380 volt. Därmed inriktas åtgärden på fartyg med betydande elframställning ombord samtidigt som den begränsar det sammanlagda antalet fartyg som åtnjuter fördelen. Tröskelvärdena har fastställts till en relativt låg nivå. Omvänt kan det skäligen antas att de fartyg som genom dessa

---

2012.pdf"). Såväl kärnkraft som vattenkraft, vilken står för den största delen av den förnybara energin över huvudtaget på NordPool, används emellertid huvudsakligen för basförsörjningen medan försörjningen vid förbrukningstoppar i genomsnitt är mer koldioxidintensiv. Det bör också noteras att Danmark förlitade sig på konventionella värmekraftverk för ca. 42 % av den el som producerades 2012, men vindkraft står för en allt större andel av energiförsörjningen.

([13]) 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).

([14]) Se Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, augusti 2005, från Europeiska kommissionens generaldirektorat för miljö, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Kostnadsanalysen har utförts för tre hamnar i Göteborg, Juneau och Long Beach (USA).

tröskelvärden utestängs från skattefördelen främst är svenska fartyg och inte fartyg från andra EU-länder, och att tröskelvärdena därför under inga omständigheter kommer att leda till en mer fördelaktig skattebehandling av nationella ekonomiska aktörer i förhållande till konkurrenter från andra EU-medlemsstater.

När det gäller konkurrensen mellan hamnar anser de danska myndigheterna att den potentiella inverkan på handeln mellan medlemsstaterna, som kan uppkomma till följd av att fartyg ändrar sina rutter på grund av möjligheten att få tillgång till landström med nedsatt skattesats, är försumbar. I en situation där det, som det 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 period under vilken det föreslås att tillämpning av en nedsatt skattesatt bemyndigas liknar i stor utsträckning tidsramarna i kommissionens förslag om åtta års skattebefrielse för landström. Det är osannolikt att bedömningen i ovanstående två stycken hinner ändras före det datum då åtgärden upphör.

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

I princip bör tillämpningsperioden för undantaget vara tillräckligt lång för att inte avskräcka hamnoperatörerna från att göra nödvändiga investeringar. Det bör noteras att skatteåtgärden är begränsad jämfört med kommissionens förslag till översyn av energiskattedirektivet, som innehåller en obligatorisk skattebefrielse för landström för en period på åtta år efter direktivets ikraftträdande. Undantaget bör dock inte undergräva utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen och bör ta hänsyn till rådets eventuella antagande av en rättsakt som grundar sig på kommissionens förslag till ändring av energiskattedirektivet. Under dessa omständigheter förefaller det lämpligt att bevilja det ansökta tillståndet för en period av maximalt sex år, om inte annat skulle följa av ikraftträdandet av allmänna bestämmelser om denna fråga före den dag då åtgärden ska upphöra att gälla. Denna period kommer att ge rättslig säkerhet för fartyg och hamnoperatörer som måste planera sina investeringar i landströmsanläggningar eller utrustning ombord.

Regler om statligt stöd

På grundval av den relevanta växelkurs per den 1 oktober 2014 som offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ([15])överskrider den nedsatta skattesats för el för yrkesmässig användning på 4 danska kronor per MWh som planeras av de danska myndigheterna den minimiskattenivå för EU som anges i artikel 10 i direktiv 2003/96/EG. Åtgärden förefaller således att omfattas av artikel 44 i kommissionens förordning 651/2014/EU, där det fastställs på vilka villkor stöd i form av nedsättning av miljöskatter enligt direktiv 2003/96/EG kan undantas från kravet på anmälan av statligt stöd. Men det kan i detta skede inte fastställas om alla villkor i förordningen är uppfyllda och förslaget till rådets genomförandebeslut påverkar inte medlemsstatens skyldighet att säkerställa överensstämmelse med reglerna för statligt stöd, i synnerhet när det gäller undantaget stöd, kommissionens förordning 651/2014/EU.

([15]) Se fotnot 1.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Samråd med berörda parter

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

Extern experthjälp

Någon extern experthjälp har inte behövts.

Konsekvensbedömning

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

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

Subsidiaritetsprincipen

.

Indirekt beskattning, som behandlas i artikel 113 i EUF-fördraget, utgör inte i sig ett område där Europeiska unionen har ensam behörighet i den mening som avses i artikel 3 i EUF-fördraget. Enligt artikel 19 i direktiv 2003/96/EG har rådet i enlighet med sekundärrätten en exklusiv befogenhet att ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i denna bestämmelse. Därför kan medlemsstaterna i detta sammanhang inte träda i rådets ställe. Följaktligen är subsidiaritetsprincipen inte tillämplig på det här genomförandebeslutet. Eftersom denna rättsakt inte är ett utkast till lagstiftningsakt bör den 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 går inte utöver vad som krävs för att uppnå det mål som eftersträvas (jfr övervägandena ovan om den inre marknaden och sund konkurrens).

Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: Rådets genomförandebeslut.

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

4. BUDGETKONSEKVENSER

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

2015/0106 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om bemyndigande för Danmark att i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG, tillämpa en nedsatt skattesats för el 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 en skrivelse av den 2 juli 2014 begärde Danmark tillstånd att få tillämpa en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn (”landström”) i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG. På begäran av kommissionen inkom Danmark med ytterligare upplysningar den 13 november 2014 och den 23 februari 2015.

(2) Med den planerade skattenedsättningen vill Danmark främja användning av landström. Användningen av sådan el anses vara ett ur miljösynpunkt mindre skadligt sätt att tillgodose behovet av elektricitet för fartyg som ligger i hamn jämfört med förbränning av bunkerbränsle ombord på sådana fartyg.

(3) Eftersom man vid användning av landström undviker utsläpp av luftföroreningar från förbränningen av bunkerbränsle ombord på fartyg i hamn bidrar detta till att förbättra den lokala luftkvaliteten i hamnstäderna. Med beaktande av elproduktionens särskilda struktur i den berörda regionen, det vill säga den nordiska elmarknaden, som omfattar Danmark, Finland, Sverige och Norge, förväntas användningen av el från kraftnätet på land i stället för el framställd genom förbränning av bunkerbränsle ombord även leda till minskade koldioxidutsläpp. Åtgärden förväntas därför bidra till målen för unionens miljö-, hälso- och klimatpolitik.

(4) Danmark har uttryckligen begärt att skattenedsättningen inte tillämpas för el som direkt tillhandahålls privata nöjesfartyg i hamn.

(5) Att tillåta Danmark att tillämpa en nedsatt energiskattesats för landström går inte utöver vad som är nödvändigt för att öka användningen av landström, eftersom elframställning ombord i de flesta fall kommer att vara det mest konkurrenskraftiga alternativet. Av samma skäl, och på grund av att den aktuella tekniken för närvarande inte finns tillgänglig i Danmark, är det inte troligt att åtgärden 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) Enligt artikel 19.2 i direktiv 2003/96/EG måste varje tillstånd som beviljas med stöd av den bestämmelsen vara strikt tidsbegränsat. För att säkerställa att perioden för

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

tillståndets giltighet är tillräckligt lång för att inte avskräcka hamnoperatörerna från att göra nödvändiga investeringar, är det lämpligt att bevilja det begärda tillståndet för en period på sex år, dock med förbehåll för ikraftträdandet av allmänna bestämmelser om denna fråga som före den beräknade utgången av godkännandeperioden kan antas på grundval av artikel 113 i EUF-fördraget.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Danmark tillåts härmed att tillämpa en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn, med undantag för privata nöjesfartyg, under förutsättning att de minimiskattenivåer som avses i artikel 10 i direktiv 2003/96/EG iakttas.

Artikel 2

Detta beslut ska tillämpas från och med den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Det upphör att gälla sex år efter det.

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

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Danmark.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande