



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 19 juli 2018
(OR. en)

11307/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0287 (NLE)**

**FISC 316
ENER 282
ECOFIN 752**

FÖRSLAG

| | |
|----------------|---|
| från: | Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare |
| inkom den: | 16 juli 2018 |
| till: | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd |
| Komm. dok. nr: | COM(2018) 535 final |
| Ärende: | Förslag till RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT om bemyndigande för Spanien att tillämpa en nedsatt punktskattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG |

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 535 final.

Bilaga: COM(2018) 535 final



Bryssel den 16.7.2018
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om bemyndigande för Spanien att tillämpa en nedsatt punktskattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

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 elektricitet¹ (nedan kallat *energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

I enlighet med artikel 19.1 i direktivet, samt bestämmelserna i framförallt 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 Spanien tillämpar en nedsatt punktskattesats för elektricitet till fartyg i hamn (nedan kallat *landström*). Denna minskning är avsedd att skapa ett ekonomiskt incitament för införande och användning av landström i syfte att minska luftföroreningarna i hamnstäder och förbättra luftkvaliteten och hälsoeffekterna för invånarna i området.

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

Genom en skrivelse av den 12 april 2018 informerade de spanska myndigheterna kommissionen om sin avsikt att tillämpa en nedsatt elskattesats på 0,50 EUR/MWh för landström från och med den 1 juli 2018 för en period på sex år. Denna skattesats motsvarar den minimiskattesats för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktiv 2003/96/EG.

Genom den ansökta åtgärden vill Spanien skapa ett incitament för användning av landström, som anses vara ett mindre förorenande alternativ till elframställning ombord på fartyg i hamn. För närvarande tillämpar Spanien en ad valorem-punktskatt på elektricitet på 5,11269632 % av det slutliga priset, inklusive alla skatter och avgifter med undantag av punktskatter och mervärdesskatt. Den spanska lagstiftningen kräver också att de minimivåer som fastställs i artikel 10.1 och tabell C i bilaga I till direktivet respekteras, dvs. att en särskild punktskatt på 0,50 EUR/MWh för yrkesmässig användning och 1 EUR/MWh för icke yrkesmässig användning av elektricitet tillämpas om ad valorem-punktskatten skulle leda till en lägre skattskyldighet.

För närvarande beskattas landström med den generella satsen på 5,11269632 % som tas ut på elpriset. De spanska myndigheterna uppskattar elpriset undantaget punktskatter och mervärdesskatt till omkring 170 EUR/MWh och skattesatsen för landström uttryckt i EUR/MWh till ungefär 8,69 EUR. Kommissionens analys av elmarknaden i EU visar att elpriserna för industrisektorn i Spanien i genomsnitt är lägre². I båda fallen ligger den punktskatt som faktiskt ska betalas per MWh för landström för närvarande över 0,50 EUR.

Å andra sidan ska medlemsstaterna enligt artikel 14.1 c i energiskattedirektivet bevilja skattebefrielse för energiprodukter som används för att framställa elektricitet ombord på

¹ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

² Jämför COM(2016) 769 final, 13.11.2016.

fartyg i hamn och får också bevilja skattebefrielse för elektricitet som framställs ombord på fartyg för sjöfart på inre vattenvägar enligt artikel 15.1 f i direktivet.

De spanska myndigheterna har angett att skattenedsättningen kommer att gälla för alla fartyg som inte är privata nöjesfartyg³, vilket innebär att alla fartyg som deltar i kommersiell sjöfart, oavsett storlek, kommer att kunna dra nytta av skattenedsättningen.

De spanska myndigheterna har meddelat kommissionen att det för närvarande inte finns några anläggningar för landström i spanska hamnar och att skatteutgifterna från åtgärden är svåra att uppskatta. De spanska myndigheterna uppger också att det inte kommer att finnas någon skyldighet för fartyg att använda landström. Enligt deras beräkningar skulle skattenedsättningen leda till årliga skatteutgifter på maximalt runt 150 000 EUR. Detta resultat bygger på en uppskattning av det totala antalet handelsfartyg som kan försörjas med landström till 2 700, en elförbrukning från fartyg i spanska hamnar på ungefär 20 000 MWh per år och ett pris på 170 EUR per MWh, inklusive alla skatter och avgifter med undantag av punktskatter och mervärdesskatt.

Spanien 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, med start den 1 juli 2018.

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

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Beskattning av elektricitet regleras genom direktiv 2003/96/EG, särskilt artikel 10. I artikel 14.1 c föreskrivs en obligatorisk skattebefrielse för elektricitet som framställs ombord på ett fartyg. I 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.

Åtgärden utgör statligt stöd och omfattas av tillämpningsområdet för EU:s lagstiftning om denna fråga, i synnerhet kommissionens förordning 651/2014/EU⁴.

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.

De spanska myndigheternas mål med skattenedsättningen är att främja ett ur miljösynvinkel mindre skadligt sätt för fartyg att tillgodose sitt elbehov när de ligger i hamn och på så sätt förbättra den lokala luftkvaliteten. Kommissionen har redan rekommenderat landström som ett alternativ till framställning av elektricitet ombord på fartyg i hamn och har således erkänt

³ Uttrycket *privata nöjesfartyg* definieras i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

⁴ 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).

landströmmens miljöfördelar⁵. För närvarande beskattas elektricitet som levereras till fartyg i hamn med cirka 8,69 EUR/MWh. Den begärda skattenedsättningen kommer således att innebära ett ytterligare incitament för användning av denna teknik motsvarande 8 EUR/MWh och kommer därför att bidra till det fastställda politiska målet.

Införandet av en förmånlig skattebehandling av landström kan göras enligt artikel 19 i direktivet eftersom syftet är att göra det möjligt för medlemsstaterna att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Spanien har begärt att åtgärden bör gälla för 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 hamnoperatörerna från att göra nödvändiga investeringar i landströmsanläggningar. Sex år kommer att ge största möjliga rättssäkerhet även för fartygsoperatörer som måste planera sina investeringar i utrustning ombord.

Regler om statligt stöd

Den nedsatta skattesatsen på 0,50 EUR/MWh som de spanska myndigheterna föreslår motsvarar minimiskattesatsen för elektricitet för yrkesmässig användning enligt 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. Det kan dock inte i detta skede 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, som omfattas av kommissionens förordning 651/2014/EU.

• Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Miljö- och klimatförändringspolitik

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. Enligt artikel 13 i direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet⁶ ska medlemsstaterna se till att nivåerna av flera luftföroreningar inte överskrider de gränsvärden som fastställs i direktivet. 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 genomförbart att man i hamnar med sådana problem uppmuntrar användningen av landström som del av en övergripande luftkvalitetsstrategi.

Åtgärden kommer sannolikt också att leda till minskade utsläpp av koldioxid, eftersom elmixen från kraftnätet på land är mindre koldioxidintensiv än den elektricitet som framställs ombord genom förbränning av bunkerbränsle, på grund av högre systemeffektivitet och skillnaden i bränslen som används. I detta sammanhang kan påpekas att de spanska myndigheterna hävdar att eftersom energikällorna i elnätet delvis är förnybara energikällor (38 % under 2015, men stigande och beräknas uppgå till runt 90–100 % år 2050), och att användningen av landström kommer att leda till minskade växthusgasutsläpp i Spanien. Även om koldioxidintensiteten hos den ytterligare elektricitet som levereras vanligen är högre än hos den genomsnittliga elmixen och i hög grad beror på vilken tid på dygnet som den ökade

⁵ Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar, EUT L 125, 12.5.2006.

⁶ 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).

efterfrågan inträffar, borde minskningen av koldioxidutsläppen till följd av åtgärden ändå bli relativt betydande.

Energipolitik

Åtgärden ligger i linje med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen⁷ som tar upp frågan om installation av landströmsanläggningar i hamnar, om det inte saknas efterfrågan och om inte kostnaderna är oproportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna. Det har också erkänts som ett mål av gemensamt intresse för beviljande av statligt stöd enligt artikel 107.1 i FEUF-fördraget⁸.

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: för det första är det bunkerbränsle som förbränns för att framställa elektriciteten skattebefriat i enlighet med artikel 14.1 a i direktiv 2003/96/EG, och för det andra är den elektricitet 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 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. Under dessa omständigheter kan det vara motiverat att inte bestraffa det mindre förorenande alternativet landström utan låta Spanien tillämpa en nedsatt skattesats.

Transportpolitik

Denna åtgärd är i linje med kommissionens rekommendation 2006/339/EG om främjande av landström för fartyg i unionshamnar⁹ och kommissionens meddelande *Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik*¹⁰.

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 elektricitet ombord och landström, som orsakas av skattebefrielsen för bunkerbränsle.

När det gäller konkurrens mellan fartygsoperatörer ska det för det första påpekas 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 elektricitet 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

⁷ 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).

⁸ C(2014) 2231 final av den 9 april 2014.

⁹ Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar, EUT L 125, 12.5.2006.

¹⁰ 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.

driftskostnader för landström än för elframställning ombord¹¹, varför den under inga omständigheter skulle utgöra en betydande konkurrensfördel för fartygsoperatörer som använder landström i förhållande till dem som framställer elektricitet ombord. I det aktuella fallet är en betydande snedvridning av ovannämnda slag ännu mindre troligt, eftersom Spanien kommer att respektera den minimiskattenivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG för elektricitet för yrkesmässig användning. 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 är den potentiella effekten på handeln mellan medlemsstaterna som skulle kunna uppkomma till följd av att fartyg ändrar sina rutter på grund av möjligheten att få tillgång till landström med nedsatt skattesats 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 skattesats tillåts återspeglar 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.

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 FEUF-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.

¹¹ Se *Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity*, augusti 2005, från Europeiska kommissionens generaldirektorat för http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Kostnadsanalysen har utförts för tre hamnar i Göteborg, Juneau och Long Beach (USA).

- **Val av instrument**

Föreslaget instrument: 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 från Spanien och berör endast denna medlemsstat.

- **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.

De uppgifter som Spanien har lämnat visar att åtgärden kommer att ha en begränsad inverkan på skatteintäkterna och att punktskattesatsen för landström fortfarande kommer att ligga över den minimiskattenivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG. Spanien förväntar sig att åtgärden kommer att ha en positiv inverkan på uppnåendet av miljömål och i synnerhet när det gäller att förbättra den lokala luftkvaliteten i hamnstäderna.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Åtgärden ger ingen förenkling. Detta förslag grundas på en ansökan från Spanien och berör endast Spanien.

- **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 av sex år. Den skattesats som ska tillämpas kommer att motsvara den minimiskattenivå som

fastställs i energiskattedirektivet. Åtgärden kan utvärderas vid en begäran om förlängning efter att sexårsperioden har löpt ut.

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

I artikel 1 föreskrivs att Spanien kommer att tillåtas att fortsätta att tillämpa en nedsatt punktskattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn i spanska hamnar. Skattesatsen får inte vara lägre än 0,50 EUR per MWh, dvs. den lägsta skattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet. Det kommer inte att vara möjligt att leverera elektricitet till en reducerad skattesats för privata nöjesfartyg enligt definitionen i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

I artikel 2 föreskrivs att det begärda tillståndet beviljas med verkan från dagen för anmälan för den tillåtna maxperioden på sex år som medges i direktivet, på begäran av Spanien.

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om bemyndigande för Spanien att tillämpa en nedsatt punktskattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

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 elektricitet¹, särskilt artikel 19.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Genom en skrivelse av den 12 april 2018 begärde Spanien tillstånd att få tillämpa en nedsatt punktskattesats för elektricitet till fartyg i hamn (nedan kallat *landström*) i enlighet med artikel 19.1 i direktiv 2003/96/EG.
- (2) Spaniens syfte med nedsättningen av punktskatten är att främja användning 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 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 Spanien förväntas användningen av elektricitet från kraftnätet på land i stället för elektricitet framställd genom förbränning av bunkerbränsle ombord även leda till minskade koldioxidutsläpp. Åtgärden förväntas därför bidra till målen för unionens miljö-, hälso-, och klimatpolitik.
- (4) Att tillåta Spanien att tillämpa en nedsatt punktskattesats 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 Spanien, 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.
- (5) Enligt artikel 19.2 i direktiv 2003/96/EG ska varje tillstånd som beviljas enligt den bestämmelsen vara strikt tidsbegränsat. För att säkerställa att perioden för 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 allmänna bestämmelser om denna fråga som kan antas på grundval av artikel 113 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

¹ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

(nedan kallat *FEUF-fördraget*) och som börjar tillämpas före den beräknade utgången av tillståndsperioden.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Spanien ges härmed tillstånd att tillämpa en nedsatt punktskattesats för elektricitet 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 får verkan samma dag som det delges. Det upphör att gälla sex år därefter.

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

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*