

Bruxelles, den 12. juni 2026
(OR. en)

10511/26

**Interinstitutionel sag:
2026/0142 (NLE)**

**FISC 222
ECOFIN 814
ENER 398**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	11. juni 2026
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	COM(2026) 275 final
-----------------	---------------------

Vedr.:	Forslag til RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE om bemyndigelse af Belgien til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF
--------	--

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 275 final.

Bilag: COM(2026) 275 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 11.6.2026
COM(2026) 275 final

2026/0142 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Belgien til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

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

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

Formålet med dette forslag er at give Belgien tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, bortset fra fritidsfartøjer², som ligger ved kaj i havne ("strøm fra land") i seks år. Ved brev af 8. januar 2026 underrettede de belgiske myndigheder Kommissionen om deres anmodning om denne tilladelse.

Belgien søger om tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh, svarende til den minimumssats for beskatning af elektricitet til erhvervmæssig brug, som er fastsat i direktivet, på levering af strøm fra land til fartøjer, der udelukkende anvendes til kommercielle formål i EU-farvande og indre vandveje (herunder fiskerfartøjer).

Den ønskede gyldighedsperiode er seks år fra den første dag i måneden efter den måned, hvor Rådets gennemførelsesafgørelse om bemyndigelse af Belgien til at indføre en reduceret sats for strøm fra land vil blive offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*. Dette er inden for den maksimale periode, der tillades i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 19.

Denne reduktion har til formål at fremme anvendelsen af strøm fra land som et bæredygtigt alternativ til elproduktion om bord ved hjælp af generatorer, der anvender fossile brændstoffer. Fremme af anvendelsen af strøm fra land er et vigtigt skridt i retning af at gøre skibsfarten og de belgiske havne grønnere. Desuden vil en øget anvendelse af strøm fra land i fremtiden have en positiv indvirkning på luftkvaliteten i belgiske havneområder som krævet i direktivet om luftkvalitet³. Belgien forventer også, at denne foranstaltning vil reducere CO₂-emissioner, støjforurening og kvælstofemissioner i overensstemmelse med habitatdirektivet⁴ og vandrammedirektivet⁵.

Med den ønskede foranstaltning vil Belgien skabe lige vilkår for overgangen fra bunkerfuel (generatorer om bord på fartøjet) til strøm fra land og skabe bæredygtige incitamenter. Foranstaltningen vil være afgørende for at give Belgien mulighed for at opfylde EU-målene

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

² Betegnelsen "fritidsfartøjer" er defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa.

⁴ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger.

for adgang til og anvendelse af strøm fra land som fastsat i FuelEU Maritime-forordningen⁶ og forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler⁷.

Belgien har til hensigt, at denne ordning skal fremme fair konkurrence samt miljø- og energimuligheder uden at forstyrre det indre markedes funktion. Belgien ønsker at tilskynde til anvendelsen af strøm fra land, som anses for at være et mindre forurenende alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj i en havn. Som anført i anmodningen beregnes den normale elafgiftssats i Belgien ved hjælp af følgende forbrugsintervaller:

Forbrugsinterval	Punktafgift (EUR/MWh)
0 til 20 MWh	14,21
20 til 50 MWh	12,09
50 til 1 000 MWh	11,39
1 000 til 25 000 MWh	10,69
25 000 til 100 000 MWh	2,73
100 000 MWh og derover	0,50

Afgiftsfordelen afhænger af forskellen mellem de nuværende punktafgiftssatser for elektricitet til erhvervmæssig brug og den reducerede sats for strøm fra land på 0,50 EUR pr. MWh. Det betyder, at dem, som indrømmes nedsættelsen, vil skulle betale den gældende EU-minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervmæssig brug i henhold til energibeskatningsdirektivet på 0,50 EUR pr. MWh (jf. artikel 10, stk. 1, og tabel C i bilag I til direktivet). Belgien tillader udelukkende, at afgiftsfordelen gives i form af en reduceret punktafgift på elektricitet, der leveres til anlæg på land. Operatører af anlæg til strømforsyning fra land, som ønsker, at den nedsatte sats anvendes på den elektricitet, der leveres til deres anlæg til strømforsyning fra land, skal indgive en erklæring til deres elleverandør med angivelse af, hvilke af deres nettilslutninger, der udelukkende er beregnet til levering af elektricitet til anlæg til strømforsyning fra land, der leverer elektricitet til andre fartøjer end fritidsfartøjer. Elleverandøren vil i så fald kun anvende den nedsatte energifgiftssats på den elektricitet, der leveres til disse tilslutninger.

De belgiske myndigheder har anført, at foranstaltningen således vil finde anvendelse på operatører af anlæg til strømforsyning fra land i belgiske havne. Det forventes, at disse operatører vil videregive den økonomiske fordel til brugere af strøm fra land, dvs. ejere af fartøjer til sejlads på indre vandveje og søgående fartøjer.

I øjeblikket er der ingen landstrømsanlæg til rådighed for søtransport. Det forventes, at 40 sådanne anlæg vil blive oprettet senest i 2030 og ca. 70 senest i 2035. Desuden forventes fartøjerne at anløbe de tilgængelige anlæg 4 600 gange senest i 2030 og ca. 7 400 gang senest i 2035. For sejlads ad indre vandveje er der i øjeblikket ca. 200 anlæg, der betjener ca. 400 fartøjer.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU.

Som et skøn over skatteudgifterne forbundet med foranstaltningen beregnede de belgiske myndigheder den anslåede budgetmæssige virkning fra 2027 til 2032:

2027	0,14 mio. EUR
2028	0,41 mio. EUR
2029	0,62 mio. EUR
2030	1,00 mio. EUR
2031	1,09 mio. EUR
2032	1,12 mio. EUR

Med denne afgiftslempelse vil Belgien fremme anvendelsen af strøm fra land som et bæredygtigt alternativ til elproduktion om bord ved hjælp af generatorer, der anvender fossile brændstoffer. Tilskyndelse til denne form for alternativ energi er i overensstemmelse med bestræbelserne på at fremme og yderligere støtte den bæredygtige omstilling, som også er fastsat i aftalen om ren industri.

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

Beskatning af elektricitet reguleres ved energibeskatningsdirektivet, 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.

Bestemmelser i energibeskatningsdirektivet

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 belgiske myndigheder at fremme en miljømæssigt mindre skadelig måde, hvorpå skibe kan få dækket deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, og derved forbedre den lokale luftkvalitet og mindske støjniveauet.

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 herved⁸.

⁸ 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).

Modtagerne af nedsættelsen vil skulle betale den gældende EU-minimumsafgiftssats for elektricitet i henhold til energibeskatningsdirektivet på 0,50 EUR pr. MWh i stedet for den højere normalsats for den belgiske punktafgift på elektricitet, og dette kan derfor bidrage til det erklærede politiske mål.

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.

Belgien har anmodet om, at foranstaltningen skal finde anvendelse inden for den maksimale periode, der tillades i artikel 19, stk. 2, dvs. seks år. I princippet skal foranstaltningen forblive i kraft i periode, der er tilstrækkelig lang til at have en positiv indvirkning på investeringsbeslutningerne for havneoperatørers investeringer i anlæg til strømforsyning fra land og skibsoperatørers investeringer i udstyr om bord.

Undtagelsen bør imidlertid ikke være til skade for en fremtidig udvikling af den eksisterende retlige ramme, og den bør tage hensyn til den igangværende revision af energibeskatningsdirektivet og det forhold, at Rådet sandsynligvis vil vedtage en retsakt, der er baseret på Kommissionens forslag om omarbejdning af energibeskatningsdirektivet⁹.

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

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

Statsstøttere reglerne

Den nedsatte afgiftssats på 0,50 EUR pr. MWh, som påtænkes indført af de belgiske myndigheder, er lig med EU's minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssigt brug i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF.

Artikel 44 i Kommissionens forordning 651/2014/EU fastsætter betingelserne for at fritage støtte i form af reduktioner af miljøafgifter efter direktiv 2003/96/EF for anmeldelsespligten i forbindelse med statsstøtte.

Forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse berører ikke medlemsstatens forpligtelse til at sikre overholdelse af statsstøttere reglerne og navnlig Kommissionens forordning (EU) 651/2014 i tilfælde af kategorier af gruppefritaget støtte, der er omfattet af nævnte forordnings anvendelsesområde. Forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse berører heller ikke medlemsstatens forpligtelse til at anmelde støtten til Kommissionen, inden den træder i kraft, hvis den nye støtte ikke er fritaget fra anmeldelsespligten i artikel 108, stk. 3, i TEUF.

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

Miljø- og klimapolitikken

⁹ KOM(2021) 563 final: Forslag til Rådets direktiv om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning)

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljøpolitik og klimaforandringspolitik. I det omfang den bidrager til at reducere forbrændingen af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen bidrage til målsætningen om at forbedre den lokale luftkvalitet og reducere støj. Ved direktivet om luftkvalitet¹⁰ 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 yderligere tilskyndet til anvendelse af strøm fra land i havne med disse problemer. Der tilskyndes også til brug af strøm fra land ved direktiv (EU) 2016/802¹¹ om begrænsning af svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

Med den ønskede foranstaltning ønsker Belgien at tilskynde til anvendelsen af strøm fra land, der er et mere miljøvenligt alternativ til produktion af elektricitet om bord på skibe, der ligger ved kaj i en havn.

Som de belgiske myndigheder understreger, kan anvendelsen af strøm fra land i stedet for generatorer om bord have gavnlige virkninger for miljøet. Fremme af anvendelsen af strøm fra land er et vigtigt skridt i retning af at gøre skibsfarten og de belgiske havne grønnere. Desuden vil en øget anvendelse af strøm fra land i fremtiden have en positiv indvirkning på luftkvaliteten i belgiske havneområder gennem reduktionen af luftforurenende stoffer, partikler og sod. Belgien forventer også, at denne foranstaltning vil reducere støjforureningen og kvælstofemissionerne. Foranstaltningen vil sandsynligvis også medføre en reduktion af CO₂-emissionerne. Dette skyldes, at elektricitetsmixet fra elforsyningsnettet på land i Belgien er mindre kulstofintensivt end elektricitet produceret om bord ved forbrænding af bunkerfuel takket være en højere systemeffektivitet og forskellen i de anvendte brændstoffer.

Foranstaltningen er forenelig med Kommissionens henstilling om fremme af skibes anvendelse af strøm fra land, mens de ligger ved kaj i Fællesskabets søhavne¹², idet det præciseres, at en sænkning af beskatningen af elektricitet, der leveres til skibe, når de ligger ved kaj, gør strøm fra land mere attraktiv.

Energipolitik

Foranstaltningen er i overensstemmelse med forordningen om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler¹³, der imødegår udfordringen med at installere anlæg til strømforsyning fra land i havne, hvor der er efterspørgsel på sådanne, og hvor omkostningerne står i et rimeligt forhold til fordelene, herunder de miljømæssige fordele. En lignende foranstaltning er også blevet vurderet til at udgøre et bidrag til opfyldelsen af målene for Unionens politikker

¹⁰ 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).

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

¹² Kommissionens henstilling af 8. maj 2006 om fremme af skibes anvendelse af strøm fra land, mens de ligger ved kaj i Fællesskabets havne.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU.

og lovgivning, der har til formål at mindske søtransportens miljøaftryk, og til udviklingen af visse økonomiske aktiviteter i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF¹⁴.

Det må ikke glemmes, at en af de vigtige årsager til den ugunstige konkurrencemæssige stilling, som strøm fra land har, skyldes det forhold, at den elektricitet, der produceres om bord på fartøjerne, mens de ligger i havn, har fuld afgiftsfritagelse: Den bunkerfuel, der forbrændes med henblik på produktion af strøm, er ikke blot fritaget for beskatning, hvilket svarer til den normale situation i henhold til artikel 14, stk. 1, litra a), i energibeskatningsdirektivet, men den elektricitet, der produceres om bord på fartøjerne, er også fritaget¹⁵. Selv om sidstnævnte fritagelse som sådan kunne anses for at være vanskelig at forene med EU's miljømålsætninger, afspejler dens oprindelse en række praktiske hensyn. Dette skyldes, at beskatning af elektricitet produceret om bord ville kræve, at skibsrederen eller operatøren skulle indsende en erklæring om, hvor meget elektricitet, der produceres og forbruges. Erklæringen skulle endvidere angive den andel af elektriciteten, der er forbrugt i territorialfarvandet i den bestemte medlemsstat, hvor afgiften skal betales. Det ville betyde en uforholdsmæssig administrativ byrde for rederne at skulle udfylde en sådan erklæring for hver af de medlemsstater, hvis territoriale farvande der sejles i. Tilsvarende betragtninger gælder for sejlads ad indre vandveje og den valgfrie skattebehandling i henhold til direktivets artikel 15, stk. 1, litra f). I betragtning af fritagelsen af den fossile rute for elproduktion om bord på skibe kan det ikke være berettiget at straffe det mindre forurenende alternativ, nemlig strøm fra land, og det ville være hensigtsmæssigt at give Belgien tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats.

Transport

Foranstaltningen er i overensstemmelse med målene i Fuel EU Maritime-forordningen¹⁶. I henhold til forordningen skal fartøjer, der er klassificeret som krydstogtskibe, færger og containerskibe med en bruttotonnage på over 5 000 ton fra 2030 anvende strømforsyningssystemer på land, undtagen i tilfælde, hvor de har adgang til nulemissionsteknologi. Den bredere anvendelse af den nedsatte sats, navnlig for fartøjer til sejlads på indre vandveje og fartøjer med lavere bruttotonnage, vil stadig berettige foranstaltningen. Som de belgiske myndigheder har understreget, vil tilladelsen være afgørende for at give Belgien mulighed for at opfylde ovennævnte EU-mål for adgang til og anvendelse af strøm fra land.

Det indre marked og loyal konkurrence

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

De belgiske myndigheder bemærker, at det på nuværende tidspunkt ikke kan udelukkes, at den foreslåede afgiftsnedsættelse begunstiger elleverandører og indirekte ejere af fartøjer, der anvendes til kommerciel skibsfart. Adgangen til strøm fra land vil dog være tilgængelig for de

¹⁴ Kommissionens afgørelse C(2024) 3934 final af 17.6.2024 i statsstøttesag SA.105117 (EUT C/2024/5376 af 3.9.2024).

¹⁵ Artikel 14, stk. 1, litra c), i direktiv 2003/96/EF.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF.

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 rute 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 i det mindste på kort sigt sandsynligvis ikke vil blive mere rentabel end strøm produceret om bord til trods for afgiftslempelsen, er det også usandsynligt, at foranstaltningen vil fordreje konkurrencen mellem havne ved væsentligt at tilskynde fartøjerne til at ændre deres rute på basis af, hvor der kan købes strøm fra land.

De belgiske myndigheder fremfører, at andre faktorer (såsom skibstype og last, de tilgængelige forbindelser til oplandet eller andre økonomiske faktorer) spiller en rolle i udvælgelsen af havne, således at den blotte tilgængelighed af strøm fra land ikke synes at være afgørende.

Den tidsramme, for hvilken det foreslås at tillade, at der anvendes en reduceret afgiftssats, gør det, medmindre der sker betydelige ændringer i den nuværende ramme og situation, usandsynligt, at den analyse, der er foretaget i de foregående afsnit, vil ændre sig inden foranstaltningens udløbsdato.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

• 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 med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan derfor ikke sætte sig i stedet for Rådet. Nærhedsprincippet finder derfor ikke anvendelse ved denne gennemførelsesafgørelse. Eftersom denne afgørelse ikke er et udkast til lovgivningsmæssig retsakt, skal den ikke fremsendes til de nationale parlamenter efter protokol nr. 2 til traktaterne med henblik på vurdering af overholdelsen af nærhedsprincippet.

• Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Afgiftslempelsen går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå det pågældende mål.

- **Valg af retsakt**

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

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENER OG KONSEKVENSANALYSER

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

Foranstaltningen kræver ikke en evaluering af eksisterende lovgivning.

- **Høringer af interessenter**

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

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

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

Som nævnt tyder de oplysninger, som Belgien har indgivet, dog på, at foranstaltningen kun vil have begrænset virkning på skatteindtægterne, og at afgiftssatsen på strøm fra land stadig vil ligge over den minimumsafgiftssats, der er fastsat i energibeskatningsdirektivet. Belgien forventer, at foranstaltningen vil have en positiv indvirkning på opnåelsen af landets miljømål. Desuden vil en øget anvendelse af strøm fra land i fremtiden have en positiv indvirkning på luftkvaliteten i belgiske havneområder som krævet i direktivet om luftkvalitet¹⁷. Belgien forventer også, at foranstaltningen vil reducere CO₂-emissioner, støjforurening og kvælstofemissioner i overensstemmelse med habitatdirektivet¹⁸ og vandrammedirektivet¹⁹.

Som et skøn over skatteudgifterne i forbindelse med foranstaltningen forventes der ifølge de belgiske myndigheder følgende udgifter under anvendelsen af foranstaltningen:

2027	0,14 mio. EUR
2028	0,41 mio. EUR
2029	0,62 mio. EUR
2030	1,00 mio. EUR

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa.

¹⁸ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger.

2031	1,09 mio. EUR
2032	1,12 mio. EUR

- **Målrettet regulering og forenkling**

Foranstaltningen indeholder ikke bestemmelser om en forenkling. Den følger af Belgiens 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 virkninger 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 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 gyldighedsperioden er udløbet.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Dette forslag kræver ingen forklarende dokumenter om gennemførelsen.

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

Artikel 1 fastsætter, at Belgien vil få tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, bortset fra fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i belgiske havne ("strøm fra land"). Den nedsatte afgiftssats må ikke være lavere end 0,50 EUR pr. MWh dvs. den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssig brug, der er fastsat i direktivet. Det vil ikke være muligt at levere elektricitet til en reduceret sats til fritidsfartøjer som defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i energibeskatningsdirektivet.

I artikel 2 fastsættes det, at den tilladelse, der anmodes om, gives med virkning fra den første dag i måneden efter den måned, hvor Rådets gennemførelsesafgørelse om bemyndigelse af Belgien til at indføre en nedsat sats for strøm fra land offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, inden for den maksimale periode på seks år, der er tilladt i henhold til direktivet, og som Belgien har anmodet om.

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Belgien til at anvende en reduceret afgiftssats 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, stk. 1, første afsnit,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved brev af 8. januar 2026 anmodede Belgien i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF om tilladelse til at anvende en reduceret elafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land").
- (2) Med den påtænkte lempelse af afgiften ønsker Belgien at fortsætte med at fremme anvendelsen af strøm fra land. For fartøjer, der ligger ved kaj i en havn, anses anvendelse af en sådan strøm for at være en mere miljøvenlig metode til at dække elektricitetsbehovet end forbrænding af bunkerfuel om bord på disse fartøjer.
- (3) For så vidt som man ved anvendelsen af strøm fra land undgår emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunkerfuel om bord på fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, forbedrer en sådan anvendelse den lokale luftkvalitet i havneområder. Under hensyntagen til kulstofintensiteten af elproduktion i Belgien forventes anvendelsen af strøm fra land i stedet for elektricitet, der produceres ved forbrænding af bunkerfuel om bord, desuden at reducere CO₂-emissioner, andre luftforurenende stoffer og støj. Anvendelsen af den reducerede afgiftssats på strøm fra land forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (4) En bemyndigelse af Belgien til at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at øge anvendelsen af denne form for elektricitet, idet produktion af elektricitet om bord fortsat vil være det mest konkurrencedygtige alternativ i de fleste tilfælde. Af samme årsag og på grund af den relevante teknologis nuværende forholdsvis lave markedsindtrængningsgrad er det ikke sandsynligt, at anvendelsen af nævnte reducerede afgiftssats vil resultere i væsentlige konkurrencefordrejninger i sit anvendelsestidsrum, og den vil derfor ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds funktion.
- (5) I henhold til artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF skal enhver tilladelse, der gives i henhold til nævnte direktivs artikel 19, stk. 1, være strengt tidsbegrænset. For at sikre,

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

at tilladelsen er af en tilstrækkelig varighed til ikke at afholde de relevante økonomiske aktører fra at foretage de nødvendige investeringer, bør den ønskede tilladelse indrømmes for en seksårig periode. Dog skal denne bemyndigelse ophøre med at finde anvendelse fra den dag, hvor enhver generel bestemmelse om skattefordele for strøm fra land, som vil skulle vedtages af Rådet i henhold til artikel 113 eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten måtte træde i kraft, såfremt sådanne bestemmelser træder i kraft i løbet af bemyndigelsesperioden.

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

Artikel 1

Det tillades Belgien at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, bortset fra fritidsfartøjer ("strøm fra land"), forudsat at minimumsafgiftssatserne i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF overholdes.

Artikel 2

Denne afgørelse finder anvendelse i seks år fra den første dag i måneden efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Skulle Rådet dog, på grundlag af artikel 113 eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, vedtage enhver generel bestemmelse om skattefordele for strøm fra land, der træder i kraft i løbet af det tidsrum, der er fastsat i denne artikels første stykke, ophører denne afgørelse med at finde anvendelse, når disse generelle bestemmelser træder i kraft.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Belgien.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*