

Bruxelles, den 26. maj 2026
(OR. en)

9725/26

**Interinstitutionel sag:
2026/0121 (NLE)**

**FISC 196
ECOFIN 676
ENER 283**

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	22. maj 2026
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	COM(2026) 244 final
-----------------	---------------------

Vedr.:	Forslag til RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE om at give Tyskland tilladelse 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) 244 final.

Bilag: COM(2026) 244 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 22.5.2026
COM(2026) 244 final

2026/0121 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om at give Tyskland tilladelse 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**

Beskatning af energiprodukter og elektricitet i Unionen er reguleret af 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 i nævnte direktiv 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.

I medfør af Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1436 af 7. oktober 2020² (som efterfølger Rådets gennemførelsesafgørelse 2014/722/EU af 14 oktober 2014³ og Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/445/EU af 12. juli 2011⁴) har Tyskland allerede tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, bortset fra fritidsfartøjer⁵, som ligger ved kaj i havne ("strøm fra land").

Formålet med dette forslag er på anmodning fra Tyskland at forlænge denne tilladelse, eftersom den nuværende tilladelse udløb den 31. december 2025.

Ved brev af 26. august 2025 oplyste de tyske myndigheder Kommissionen om deres hensigt om at forlænge den nuværende foranstaltning til den 31. december 2029. Yderligere oplysninger blev fremsendt ved brev af 23. januar 2026.

Tyskland anmoder om en forlængelse af tilladelsen til at anvende en reduceret afgiftssats på 0,50 EUR/MWh på levering af strøm fra land til fartøjer⁶, der udelukkende anvendes til erhvervsmæssige formål i EU-farvande og indre farvande (herunder fiskeri)⁷. Dette beløb svarer til den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssigt forbrug, som er fastsat i direktivet.

¹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51 (ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>).

² Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1436 af 7. oktober 2020 om bemyndigelse af Tyskland 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 (EUT L 331 af 12.10.2020, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) i forbindelse med Berigtigelse til Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1436 af 12. oktober 2020 om tilladelse til Sverige til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF (EUT L 342 af 12.11.2020, s. 31). http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj).

³ EUT L 300 af 18.10.2014, s. 55.

⁴ EUT L 191 af 22.7.2011, s. 22.

⁵ Betegnelsen "fritidsfartøjer" er defineret i artikel 14, stk. 1, litra c), andet afsnit, i direktiv 2003/96/EF.

⁶ Disse identificeres i anmodningen som alle motordrevne skibe og både og alt flydende materiel, der er omfattet af kapitel 89 i den kombinerede nomenklatur.

⁷ Som anført i den nationale lovgivning finder foranstaltningen ikke anvendelse på strøm fra land, der leveres til søfartøjer under deres ophold på et skibsværft.

Den ønskede gyldighedsperiode er fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2029. Dette viderefører den nuværende undtagelse og er inden for den maksimale periode, der tillades i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 19.

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, forbedre den lokale luftkvalitet og reducere støjniveauet af hensyn til beboernes sundhed.

Den foranstaltning, som Tyskland skal anvende, har også til formål at mindske vandvejstransportens miljøpåvirkning.

Med den ønskede foranstaltning har Tyskland til hensigt at fortsætte med at tilskynde til at anvende strøm fra land, der 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 er den normale elafgiftssats i Tyskland 20,50 EUR/MWh. Afgiftslempelsen beløber sig i øjeblikket til 20,00 EUR/MWh. Det betyder, at de modtagere, der indrømmes nedsættelsen, skal betale 0,50 EUR/MWh, hvilket er EU's minimumsafgiftssats for elektricitet i henhold til energibeskatningsdirektivet (jf. artikel 10, stk. 1, og tabel C i bilag I, til erhvervsmæssigt forbrug). Tyskland tillader, at den afgiftslempelsen gives som en reduceret afgiftssats, der opkræves ved levering (krav om tilladelse), eller som en afgiftsrefusion.

På den anden side skal medlemsstaterne i henhold til energibeskatningsdirektivets artikel 14, stk. 1, litra c), fritage energiprodukter, der anvendes til produktion af elektricitet om bord på skibe, som ligger ved kaj i havne. De må også gøre dette, hvis der er produceret elektricitet om bord på fartøjer til sejlads ad indre vandveje i henhold til direktivets artikel 15, stk. 1, litra f). De tyske myndigheder har bekræftet, at de har gennemført sidstnævnte fakultative undtagelse.

De tyske myndigheder har anført, at afgiftslempelsen finder anvendelse på alle skibe, bortset fra fritidsfartøjer, dvs. at alle skibe, der bedriver erhvervsmæssig sejlads, uanset deres størrelse eller hvilket flag de fører, kan drage fordel af afgiftslempelsen. Fartøjer er dog ikke forpligtede til at anvende strøm fra land.

Som anført i anmodningen anmodede i alt 28 virksomheder om nedsættelse af afgiften i 2024. Desuden forsynes den tyske føderale flåde med strøm fra land otte steder. Der findes over 400 faste eller mobile anlæg til strømforsyning fra land ved kaj i sø- og indlandshavne i Tyskland. I 50 sø- og indlandshavne er der enten planlagt (yderligere) anlæg til strømforsyning fra land, eller de er under opførelse.

For at anslå skatteudgifterne som følge af foranstaltningen beregnede de tyske myndigheder tabet af skatteindtægter på grundlag af den mængde elektricitet, der blev forbrugt med henblik på nedsættelsen, og fordelens størrelse. Nedsættelsen af afgiften beløber sig i øjeblikket til 20,00 EUR/MWh (den normale afgiftssats er som nævnt ovenfor 20,50 EUR/MWh).

I 2024 blev ca. 74 100 MWh elektricitet enten leveret til præferencesatsen eller omfattet af nedsættelsen af afgiften. Dette resulterede i et tab af skatteindtægter i 2024 på ca. 1,48 mio. EUR.

Tyskland har anmodet om, at tilladelsen gives indtil den 31. december 2029 med begyndelse fra den 1. januar 2026, uden afbrydelse af den nuværende undtagelse og uden overskridelse af den maksimale frist, der er angivet i direktivets artikel 19, stk. 2.

Med afgiftslempelsen ønsker Tyskland 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 styrker konkurrenceevnen for strøm fra land sammenlignet med anvendelse af bunkerfuel om bord, som er fritaget for energipunktafgifter.

De tyske myndigheder mener, at ordningen opfylder betingelserne i artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108⁸. De tyske myndigheder anmeldte derfor ikke formelt ordningen til Kommissionen, men fremsendte i stedet den 1. juli 2024 et resumé af ordningen via Kommissionens elektroniske notifikationssystem som led i deres indberetningspligt i henhold til artikel 11 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014⁹.

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

Beskatning af elektricitet er underlagt direktiv 2003/96/EF, navnlig 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 tyske myndigheder målet om fortsat at fremme en miljømæssigt mindre skadelig måde, hvorpå skibe kan dække deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, og derved forbedre den lokale luftkvalitet og reducere støjniveauet.

Kommissionen har allerede anbefalet brug af strøm fra land som et alternativ til at producere elektricitet om bord på fartøjer ved kaj og har dermed anerkendt de miljømæssige fordele herved¹⁰.

⁸ EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1.

⁹ Stromsteuerermäßigung auf direkt am Liegeplatz im Hafen an Schiffe gelieferten elektrischen Strom (landseitige Elektrizität) [BMF, Zoll], resumé af oplysninger fremsendt til Kommissionen via Kommissionens elektroniske notifikationssystem den 1.7.2024, <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114829>.

¹⁰ 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).

I øjeblikket er den normale elafgiftssats 20,50 EUR/MWh, mens afgiftsnedsettelsen er 20,00 EUR/MWh. De modtagere, der indrømmes nedsettelsen skal således betale EU's minimumsafgiftssats for elektricitet på 0,50 EUR/MWh i henhold til energibeskatningsdirektivet. Dette kan derfor fortsat bidrage til det erklærede politiske mål.

Muligheden for at tillade en gunstig afgiftsmæssig behandling af strøm fra land kan fastsættes i direktivets artikel 19, eftersom det har til formål at tillade medlemsstaterne at indføre yderligere fritagelser eller lempelser grundet særlige politiske hensyn.

Tyskland har anmodet om, at foranstaltningen skal finde anvendelse i en periode inden for den maksimale periode, der er tilladt i henhold til artikel 19, stk. 2, dvs. fire år. I princippet skal foranstaltningen forblive i kraft i en tilstrækkelig lang periode 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 Rådets mulige vedtagelse af en retsakt, der er baseret på Kommissionens forslag om omarbejdning af direktivet¹¹.

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 opfordre til udvikling og anvendelse heraf.

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

Statsstøttere

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

I artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 fastsættes betingelserne for, hvornår støtte i form af lempelser af miljøafgifter, der opfylder betingelserne i direktiv 2003/96/EF, kan fritages for forpligtelsen til at anmelde statsstøtte.

De tyske myndigheder anfører, at den nuværende ordning og de tidligere ordninger opfylder betingelserne i artikel 44 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014. Ordningen blev derfor ikke anmeldt til Kommissionen. Tyskland fremsendte imidlertid den 1. juli 2024 resuméet af oplysninger via Kommissionens elektroniske notifikationssystem, jf. artikel 11 i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014.

Forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse berører ikke medlemsstatens forpligtelse til at sikre overholdelse af statsstøttere. Forslaget til Rådets gennemførelsesafgørelse berører heller ikke medlemsstatens forpligtelse i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF, til at anmelde støtten til Kommissionen, inden den træder i kraft, hvis den nye støtte ikke er omfattet af Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014.

¹¹ COM(2021) 563 final: Forslag til Rådets direktiv om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning).

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

Miljø- og klimapolitik

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljø- og klimapolitik. Eftersom foranstaltningen bidrager til at reducere anvendelsen af bunkerfuel om bord på fartøjer i havne, vil den i praksis bidrage til målsætningen om at forbedre den lokale luftkvalitet og reducere støj. Direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet¹² forpligter medlemsstaterne til at sikre, at niveauerne for en række luftforurenende stoffer holdes under de grænseværdier, målværdier og andre luftkvalitetsnormer, der er fastsat i direktivet. Det betyder, at medlemsstaterne skal finde løsninger på problemer såsom emissioner fra skibe, der ligger ved kaj i havne, hvor det er relevant. Det er muligt, at anvendelsen af strøm fra land i havne, hvor disse problemer findes, vil blive yderligere fremmet som et aspekt af den overordnede luftkvalitetsstrategi. Der tilskyndes også til brug af strøm fra land i direktiv 2016/802/EU¹³, der regulerer svovlindholdet i marine brændstoffer.

Ved at forlænge den ønskede foranstaltning har Tyskland til hensigt fortsat at tilskynde til anvendelse af strøm fra land som et mere miljøvenligt alternativ til produktion af elektricitet om bord på skibe, mens de ligger ved kaj i en havn.

Som de tyske myndigheder understreger, kan anvendelsen af strøm fra land i stedet for generatorer om bord føre til lavere emissioner af luftforurenende stoffer såsom nitrogen- og svovldioxid, fine partikler og tungmetaller samt i visse tilfælde en betydelig reduktion af støjforureningen. Da der vil gælde strengere grænseværdier for luftkvalitet fra 2030 og fremefter¹⁴, kan det forventes, at strøm fra land vil få større betydning som en foranstaltning til reduktion af emissioner.

Anvendelsen af strømforbindelser fra land vil ikke blot reducere luftbårne forurenende stoffer, partikler og sod, men vil sandsynligvis også føre til en reduktion af CO₂-emissionerne. Dette skyldes, at elektricitetsmixet fra elforsyningsnettet på land i Tyskland er mindre kulstofintensivt end elektricitet, der er produceret om bord ved anvendelse af bunkerfuel, på grund af en højere systemeffektivitet og forskellen i de anvendte brændsler.

Specifikke data fra Hamborg havn for 2024 tyder på, at følgende emissionsbesparelser kan opnås ved udelukkende at købe strøm fra land fra alternative energikilder:

- 4 327 g CO₂ t/a,
- 78,9 g SO_x t/a,
- 2,6 g NO_x t/a og
- 1,2 PM t/a.

Energipolitik

¹² 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).

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/802/EU af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/2881 af 23. oktober 2024 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (omarbejdning) (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024).

Foranstaltningen er i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023¹⁵ om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU¹⁶. Denne forordning imødegår udfordringen med at installere faciliteter 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 bidrage til at opfylde målene for Unionens politikker og lovgivning, der har til formål at mindske søtransportens miljøaftryk, og til at bidrage til at udvikle visse økonomiske aktiviteter i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF¹⁷.

En vigtig årsag 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 anvendes til at producere strøm, er ikke blot 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 fritaget¹⁸. Selv om sidstnævnte undtagelse synes vanskelig at forene med Unionens miljømål, er det et spørgsmål om praktisk gennemførlighed. Faktisk ville beskatning af elektricitet produceret om bord kræve, at rederen – som ofte er etableret i et tredjeland – eller operatøren skulle indsende en erklæring om, hvor meget elektricitet der forbruges. Erklæringen ville yderligere skulle fastsætte andelen af elforbruget i de territoriale farvande tilhørende den medlemsstat, hvor skatten skal betales. Det ville betyde en enorm 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 alternative skattebehandling i henhold til direktivets artikel 15, stk. 1, litra f), som er gennemført af Tyskland. I betragtning af fritagelsen af den fossile rute for elproduktion om bord på skibe er det berettiget ikke at straffe det mindre forurenende alternativ med strøm fra land ved at give Tyskland tilladelse til fortsat at anvende en reduceret 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 Fællesskabets havne¹⁹ og med Kommissionens meddelelse om EU's søtransportpolitik – strategiske mål og anbefalinger²⁰.

I henhold til 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/EF²¹ skal fartøjer, der er klassificeret som krydstogtskibe, færger og containerskibe med en bruttotonnage på over 5 000 ton, desuden fra 2030 anvende

¹⁵ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1.

¹⁶ EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1.

¹⁷ Kommissionens afgørelse C(2024) 3934 final af 17.6.2024 i statsstøttesag SA.105117 (EUT C/2024/5376 af 3.9.2024).

¹⁸ Artikel 14, stk. 1, litra c), i direktiv 2003/96/EF.

¹⁹ 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).

²⁰ 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).

²¹ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48.

strømforsyningssystemer på land, undtagen i tilfælde, hvor de har adgang til nulemissionsteknologi.

Det indre marked og fair konkurrence

For så vidt angår det indre marked og fair konkurrence reducerer foranstaltningen blot den eksisterende afgiftsforvridning mellem to konkurrerende kilder til elektricitet for skibe ved kaj, dvs. produktion om bord og strøm fra land, som skyldes afgiftsfritagelsen på bunkerfuel.

De tyske myndigheder bemærker, at afgiftsnedsættelsen for strøm fra land ikke giver de omfattede fartøjsoperatører nogen fordele, hvilket kan forstyrre det indre marked. Udskiftning af strøm fra land med elektricitet, der produceres på selve fartøjerne, har ingen besparelseeffekt. Omkostningerne ved strøm fra land i Tyskland er i øjeblikket højere end omkostningerne ved egenproduceret elektricitet, selv når der tages hensyn til den afgiftsmæssige fordel.

Desuden vil der være adgang til strøm fra land for de pågældende skibe, uanset hvilket flag de fører. Det vil ikke føre til, at nationale økonomiske aktører får en mere fordelagtig skattemæssig behandling 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 reduceret afgiftssats, er forsvindende lille. Som anført ovenfor er det usandsynligt, at anvendelsen af strøm fra land, i det mindste på kort sigt, vil blive mere økonomisk end produktion om bord på trods af afgiftslempelsen. Det er derfor også usandsynligt, at denne afgiftslempelse for strøm fra land vil fordreje konkurrencen mellem havne betydeligt ved at tilskynde fartøjer til at ændre deres rute på grund af tilgængeligheden af denne mulighed.

De tyske myndigheder hævder, at andre faktorer (såsom skibstype og last, de tilgængelige forbindelser til baglandet og andre økonomiske faktorer) spiller en rolle ved udvælgelsen af havne. Den blotte tilgængelighed af strøm fra land synes ikke at være afgørende.

De tyske myndigheder understreger desuden, at anvendelsen af strøm fra land også er begrænset, fordi der ikke findes nogen internationalt vedtagne tekniske standarder for tilslutning af fartøjer til elnettet, og at der i nogle tilfælde ikke er nogen kapacitet til strømforsyning fra land.

Medmindre der sker betydelige ændringer i den nuværende ramme og situation, gør tidsrammen for forlængelse af tilladelsen til at anvende en reduceret afgiftssats det usandsynligt, at den analyse, der er foretaget i de foregående afsnit, vil ændre sig, inden foranstaltningen udløber.

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 indrømme yderligere fritagelser eller lempelser 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**

Den foreslåede retsakt er en gennemførelsesafgørelse vedtaget af Rådet. Artikel 19 i direktiv 2003/96/EF åbner kun mulighed for 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 Tyskland 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 ovenfor tyder de oplysninger, som Tyskland har indgivet, dog på, at foranstaltningen kun vil have begrænset virkning på skatteindtægterne, og afgiftssatsen på strøm fra land vil stadig ligge over den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Tyskland forventer, at foranstaltningen bidrager positivt til at virkeliggøre miljømålene og navnlig til at forbedre den lokale luftkvalitet og reducere støjen i havnebyer.

Mere specifikt kan anvendelsen af strøm fra land i stedet for generatorer om bord føre til lavere emissioner af mange luftforurenende stoffer – såsom nitrogen- og svovldioxid, fine partikler og tungmetaller – samt i visse tilfælde en betydelig reduktion af støjforureningen (hvilket bekræftes af tilbagemeldinger, der tyder på et fald i antallet af klager fra byområder). Da der vil gælde strengere grænseværdier for luftkvalitet fra 2030 og fremefter, kan det forventes, at strøm fra land vil få større betydning som en foranstaltning til reduktion af emissioner.

De tyske myndigheder forventer som følge af foranstaltningen et årligt tab i skatteudgifterne på 1,3 mio. EUR i de kommende år.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Foranstaltningen indebærer ikke en forenkling. Den følger af Tysklands anmodning og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Grundlæggende rettigheder**

Foranstaltningen har ingen indvirkning på de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Foranstaltningen indebærer ikke nogen finansiel eller administrativ byrde for EU. Forslaget har derfor ingen virkninger for EU's 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 gælder i en begrænset periode frem til den 31. december 2029. Den afgiftssats, der vil gælde, er lig med det minimumsniveau for beskatning, der er fastsat i energibeskatningsdirektivet. Foranstaltningen kan evalueres, hvis der anmodes om en fornyelse, efter at gyldighedsperioden er udløbet.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Forslaget kræver ingen forklarende dokumenter om gennemførelsen.

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

I artikel 1 fastsættes det, at Tyskland gives tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i tyske havne, bortset fra fritidsfartøjer ("strøm fra land"). Den nedsatte afgiftssats må ikke være lavere end 0,50 EUR pr. MWh, dvs. den minimumsafgiftssats for elektricitet til erhvervmæssigt forbrug, der er fastsat ved 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 direktiv 2003/96/EF.

I artikel 2, stk. 1, fastsættes det, at den tilladelse, der anmodes om, gælder fra den 1. januar 2026 i forlængelse af Rådets gældende gennemførelsesafgørelse 2020/1436/EU og indtil den 31. december 2029, hvilket ligger inden for den maksimale periode på seks år, der er fastsat i direktivet, i overensstemmelse med Tysklands anmodning. I stk. 2 præciseres det, at hvis

Rådet på grundlag af artikel 113 eller andre relevante bestemmelser i traktaten vedtager generelle bestemmelser om skattefordele for strøm fra land, som finder anvendelse i den periode, der er fastsat i stk. 1, ophører afgørelsen med at finde anvendelse, når disse generelle bestemmelser finder anvendelse.

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om at give Tyskland tilladelse 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 elektricitet²², særlig artikel 19, stk. 1, første afsnit,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1436²³ fik Tyskland tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, bortset fra fritidsfartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land") indtil den 31. december 2025, jf. artikel 19 i direktiv 2003/96/EF.
- (2) Ved brev af 26. august 2025 anmodede Tyskland om tilladelse til fortsat at anvende en reduceret afgiftssats på strøm fra land i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF. Den 23. januar 2026 sendte de tyske myndigheder et brev med yderligere oplysninger om anmodningen.
- (3) Med den påtænkte reducerede afgiftssats ønsker Tyskland 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 anvendelse af bunkerfuel om bord på disse fartøjer.
- (4) For så vidt som man ved anvendelsen af strøm fra land undgår emissioner af luftforurenende stoffer fra anvendelse af bunkerfuel om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, bidrager en sådan anvendelse til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havneområder. Under de specifikke betingelser for elproduktionsstrukturen i Tyskland forventes anvendelsen af strøm fra land i stedet for elektricitet, der produceres ved anvendelse af bunkerfuel om bord, yderligere at reducere CO₂-emissioner, andre luftforurenende stoffer og støj. Den fortsatte anvendelse af den reducerede afgiftssats

²² EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

²³ Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1436 af 7. oktober 2020 om bemyndigelse af Tyskland 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 (EUT L 331 af 12.10.2020, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) i forbindelse med Berigtigelse til Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1436 af 12. oktober 2020 om tilladelse til Sverige til at anvende en reduceret afgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn, i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF (EUT L 342 af 12.11.2020, s. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj)

på strøm fra land forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.

- (5) At give Tyskland tilladelse til at anvende en nedsat afgiftssats på strøm fra land overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at øge brugen af en sådan type elektricitet, eftersom elektricitet produceret 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 sin anvendelsesperiode, og den vil derfor ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds funktion.
 - (6) 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, 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 fireårig periode. Dog bør denne tilladelse ophøre med at finde anvendelse ved anvendelsen af eventuelle generelle bestemmelser om afgiftsmæssige fordele for strøm fra land, som vil skulle vedtages af Rådet i henhold til artikel 113 eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, såfremt sådanne bestemmelser træder i kraft i løbet af tilladelsesperioden.
 - (7) For at skabe retssikkerhed for havne- og skibsoperatører og for at undgå en mulig forøgelse af den administrative byrde for virksomheder, der distribuerer og videredistribuerer elektricitet, som følge af ændringer i den afgiftssats, der opkræves på strøm fra land, bør Tyskland have mulighed for fortsat at anvende den reducerede afgiftssats på strøm fra land uden afbrydelse. Den tilladelse, der anmodes om, bør derfor gives med virkning fra den 1. januar 2026 for at efterfølge den tidligere ordning i henhold til gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1436 uden overgang.
 - (8) Denne afgørelse berører ikke anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —
- VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

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

Artikel 2

Denne afgørelse finder anvendelse fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2029.

Skulle Rådet på grundlag af artikel 113 eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde imidlertid vedtage generelle bestemmelser om afgiftsmæssige fordele 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 Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*