



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 27.5.2011
KOM(2011) 302 endelig

2011/0133 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om bemyndigelse af Tyskland til at anvende en reduceret elafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land"), i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i EU er fastlagt i Rådets direktiv 2003/96/EF¹ (i det følgende benævnt "energibeskatningsdirektivet" eller "direktivet").

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

Formålet med dette forslag er at tillade Tyskland at anvende en reduceret elafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn (i det følgende benævnt "strøm fra land"). Denne fritagelse er tænkt som et økonomisk incitament til at anvende strøm fra land med henblik på at nedbringe luftforureningen i havnebyer.

Anmodningen og den generelle baggrund herfor

Ved brev af 27. december 2010 meddelte de tyske myndigheder Kommissionen, at de ønskede at anvende en reduceret sats svarende til EU's minimumssats, dvs. 0,50 EUR/MWh, på strøm fra land. Tyskland indsendte supplerende oplysninger den 11. januar 2011.

Tyskland har anmodet om, at lempelsen indrømmes for en ubestemt periode.

Med den ønskede foranstaltning har Tyskland til hensigt at tilvejebringe et incitament til anvendelse af strøm fra land, der anses for et mindre forurenende alternativ til produktion af elektricitet om bord på fartøjer, der ligger ved kaj i en havn. I øjeblikket skal strøm fra land beskattes med den generelle elafgiftssats, som er 20,50 EUR/MWh. På den anden side skal medlemsstaterne fritage elektricitet, der produceres om bord på skibe ved sejlads i EF-farvande, jf. artikel 14, stk. 1, litra c), i energibeskatningsdirektivet, og kan gøre dette i forbindelse med elektricitet, der produceres om bord på skibe ved sejlads ad de indre vandveje, jf. artikel 15, stk. 1, litra f).

Tyskland vil gerne anvende en reduceret sats på 0,50 EUR/MWh på strøm fra land, hvorved den minimumssats for beskatning af elektricitet, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF, overholdes. Den reducerede elafgiftssats skal gælde for alle leverancer af strøm fra land i såvel EU-farvande som indre vandveje, dog med undtagelse af fritidsfartøjer.

Med afgiftslempelsen ønsker Tyskland at give operatørerne af fartøjerne et incitament til at anvende strøm fra land for at reducere luftbårne emissioner og støj fra fartøjer, der ligger ved kaj, samt CO₂-emissioner. Anvendelsen af en reduceret afgiftssats vil forbedre konkurrencesituationen for strøm fra land i forhold til forbrænding af bunker fuel om bord på skibene, som er fuldstændig fritaget for afgift.

Tyskland mener, at denne foranstaltning er i overensstemmelse med Kommissionens henstilling 2006/339/EF² om fremme af skibes anvendelse af strøm fra land, mens de ligger

¹ Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

ved kaj i EU-havne, og med Kommissionens meddelelse "EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger" (KOM(2009) 8)³.

De tyske myndigheders argumenter vedrørende foranstaltningens virkning på det indre marked

Ifølge de tyske myndigheder vil foranstaltningen ikke påvirke det indre markeds rette funktion og ikke føre til konkurrencefordrejning. De hævder, at støttemodtagerne, nemlig operatører af skibe, som vil få strøm fra land, der beskattes med den minimumssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF, rent faktisk ikke vil få en økonomisk fordel, fordi disse operatører i øjeblikket producerer deres egen elektricitet om bord på skibene, og fordi denne strøm er fritaget for beskatning. Ifølge de tyske myndigheder vil en udskiftning af egen produktion om bord på skibe med strøm fra land, der beskattes med den gældende minimumssats, ikke resultere i en generel omkostningsfordel.

Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, særlig artikel 14, stk. 1, litra c), og artikel 15, stk. 1, litra f).

Vurdering af foranstaltningen i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

Særlige politiske hensyn

I artikel 19, stk. 1, første afsnit, i direktivet hedder det følgende:

"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 at fremme en miljømæssig mindre skadelig måde, hvorpå skibe kan dække deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, og derved forbedre den lokale luftkvalitet. Som Tyskland har påpeget, har Kommissionen rent faktisk 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 de miljømæssige fordele herved⁴. Det bemærkes, at elektricitet, der leveres til fartøjer, som ligger ved kaj, i øjeblikket er pålagt en afgift på 20,50 EUR/MWh i Tyskland. Den ønskede lempelse vil således udgøre et yderligere incitament til anvendelse af denne teknologi svarende til 20 EUR/MWh og derfor bidrage til den anførte politiske målsætning.

Kommissionen konstaterer desuden, at en vigtig hindring for en mere udbredt anvendelse af strøm fra land i øjeblikket er den næsten totale mangel på den nødvendige infrastruktur på land i havnene, og at det derfor formentlig er nødvendigt med yderligere initiativer

² 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).

³ 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.

⁴ Se fodnote 2.

vedrørende især opbygningen af denne infrastruktur, hvis den politiske målsætning for den pågældende skattefritagelse skal nås. I denne forbindelse skal det bemærkes, at fra juni 2011 har medlemsstaterne en ubetinget forpligtelse til at opfylde luftkvalitetsnormerne for relevante forurenende stoffer såsom partikler⁵. I henhold til denne forpligtelse skal de finde løsninger på sådanne problemer som emissioner fra skibe, der ligger ved kaj, når dette er relevant, og det er tænkeligt, at i havne med disse problemer vil der som led i en samlet luftkvalitetsstrategi blive tilskyndet til anvendelse af strøm fra land.

Hvad angår karakteren af det politiske mål, der forfølges, skal Kommissionen påpege, at fremme af strøm fra land faktisk er en fælles politisk målsætning, der bør forfølges af EU som helhed. Dette er klart anført i Kommissionens meddelelse KOM(2007) 575 om en integreret havpolitik og det ledsagende arbejdsdokument⁶ fra Kommissionens tjenestegrene, hvori det bebudes, at denne målsætning vil blive taget op i forbindelse med en revision af direktiv 2003/96/EF. Formålet med artikel 19 er imidlertid at reagere på særlige omstændigheder i individuelle medlemsstater, som ikke afspejles i selve direktivet. En undtagelse på grundlag af artikel 19, som forfølger den politiske målsætning om at fremme strøm fra land, kan derfor kun indrømmes som en overgangsforanstaltning, før der er taget stilling til denne målsætning i forbindelse med en revision af direktiv 2003/96/EF.

Overensstemmelse med EU's andre politikker og mål

Den ønskede foranstaltning angår hovedsagelig EU's miljøpolitik. I det omfang, hvor den bidrager til at reducere forbrændingen af bunker fuel om bord på fartøjer i havne, vil foranstaltningen rent faktisk bidrage til målsætningen om forbedring af den lokale luftkvalitet. Foranstaltningen kan måske også i begrænset omfang medføre en reduktion af CO₂-emissionerne, selv om betydningen af denne virkning vil afhænge af kilden til den elektricitet, der skal leveres til fartøjerne via elforsyningsnettet på land⁷.

Det skal her påpeges, at når strøm fra land har en ugunstig konkurrencemæssig stilling, skyldes det især, at alternativet, dvs. elektricitet produceret om bord på fartøjerne, mens de ligger i søhavne, i øjeblikket nyder godt af en fuldstændig nettoafgiftsfritagelse: ikke blot er bunker fuel, der forbrændes med henblik på produktion af strømmen, fritaget for beskatning, hvilket svarer til den normale situation i henhold til artikel 14, stk. 1, litra a), i direktiv 2003/96/EF, men den elektricitet, der produceres om bord på fartøjerne, er også fritaget (jf. artikel 14, stk. 1, litra c), i direktiv 2003/96/EF). Selv om sidstnævnte fritagelse som sådan kunne anses for at være vanskelig at forene med EU's miljømålsætninger, afspejler den en række praktiske hensyn. Beskatning af elektricitet produceret om bord ville nemlig kræve, at skibets ejer – ofte etableret i et tredjeland – eller operatøren skulle indsende en erklæring om, hvor meget elektricitet, der er forbrugt. Erklæringen skulle endvidere angive den andel af

⁵ Se 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).

⁶ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – En integreret EU-havpolitik af 10.10.2007, KOM(2007) 575 endelig, og Kommissionens arbejdsdokument – ledsagedokument til meddelelsen fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – En integreret EU-havpolitik af 10.10.2007, SEK(2007) 1278.

⁷ Ved en tidligere lejlighed har Kommissionen anslået, at en omstilling til strøm fra land vil medføre en gennemsnitlig reduktion af CO₂-emissionerne på 50 %, jf. fodnote 2. Virkningen af den pågældende foranstaltning kan imidlertid variere betydeligt fra denne gennemsnitsværdi, idet den i afgørende grad afhænger af kulstofintensiteten på det relevante markedsområde og det nøjagtige tidspunkt, hvor den yderligere efterspørgsel efter elektricitet opstår.

elektriciteten, der er forbrugt i territorialfarvandet i den medlemsstat, hvor afgiften skal betales. Det ville betyde en enorm administrativ byrde for skibsejerne at skulle udarbejde sådanne erklæringer for hver medlemsstat, hvis territorialfarvand er berørt. Under disse omstændigheder kan det være berettiget ikke at straffe det mindre forurenende alternativ, nemlig strøm fra land, ved at tillade Tyskland at anvende en reduceret afgiftssats.

Hvad angår elektricitet, der forbruges af fartøjer, som ligger ved kaj i havne langs de indre vandveje - og i modsætning til den situation, der gælder i søhavne - er fritagelsen for den elektricitet, der produceres om bord, kun fakultativ for medlemsstaterne (artikel 15, stk. 1, litra f)). Der er derfor ingen juridisk hindring for, at strøm fra land og strøm produceret om bord i havne langs indre vandveje behandles ens af medlemsstaterne. Den mulighed, som direktivets artikel 15, stk. 1, litra f), rummer for ikke at beskatte elektricitet, der produceres om bord, skal imidlertid igen forklares ved praktiske hensyn fra lovgiverens side og er samtidig nært forbundet med de fakultative skattefordele, der gælder for sejlads på indre vandveje. De fleste medlemsstater, herunder Tyskland, har besluttet ikke at beskatte brændstoffer, der anvendes til disse formål. For så vidt angår Rhinen og dens bifloder, er denne afgiftsfritagelse endvidere fastlagt i en international aftale⁸, som Tyskland har ratificeret. Det anses desuden for upraktisk at foretage særskilt beskatning af inputbrændstoffet, der anvendes til produktion af elektricitet om bord [jf. artikel 21, stk. 5, tredje afsnit, i direktiv 2003/96/EF], fordi dette i det mindste ville forudsætte en skelnen mellem det brændstof, der anvendes til produktion af elektricitet og til sejlads. Når medlemsstaterne skal afgøre, om de skal udvide den afgiftsfritagelse, der gælder for søskibsfart, til brændstoffer, der anvendes til sejlads på indre vandveje, skal de endelig tage hensyn til en række aspekter, herunder bredere målsætninger for den nationale transportpolitik, såsom miljøhensyn, hvilket kan få dem til ikke at beskatte brændstoffer, der anvendes til disse formål.

Det anses derfor på nuværende tidspunkt for berettiget at udvide muligheden for at fritage strøm fra land til at gælde for havne i indre vandveje.

Det indre marked og loyal konkurrence

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

Hvad angår konkurrencen mellem fartøjsoperatører, skal det for det første gentages, at der i øjeblikket er meget få fartøjer, som anvender strøm fra land på et kommercielt grundlag. For det andet skal det anføres, at selv om foranstaltningen giver rederierne en fordel i den forstand, at de vil være i stand til at købe elektricitet med lavere omkostninger i forhold til selskaber, der arbejder i andre sektorer, forventes den undersøgte foranstaltning ikke at medføre en væsentlig ændring af konkurrencesituationen i skibsfartssektoren. Selv om de nøjagtige fremskrivninger af omkostningerne i afgørende grad afhænger af udviklingen i olieprisen og derfor er meget vanskelige at foretage, bekræfter de foreliggende informationer Tysklands erklæring om, at som helhed vil selv en fuldstændig afgiftsfritagelse i de fleste

⁸ Se artikel 1 i aftalen af 16. maj 1952 mellem Rhin-landene og Belgien om told- og skattemæssig behandling af gasolie, der anvendes til forsyninger af et skib under sejlads på Rhinen (Bundesgesetzblatt 1953, del II, s. 531).

tilfælde ikke reducere driftsomkostningerne for strøm fra land til et niveau, der ligger under omkostningerne for strøm produceret om bord⁹, og vil derfor under alle omstændigheder ikke udgøre en væsentlig konkurrencefordel for skibsoperatører, der anvender strøm fra land, i modsætning til dem, der anvender strøm produceret om bord. I det foreliggende tilfælde kan der i endnu mindre grad forventes en væsentlig fordrejning af ovennævnte art, fordi Tyskland vil overholde den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF.

Hvad angår konkurrencen mellem havne kan det anføres, at i en situation, hvor anvendelsen af strøm fra land – som anført ovenfor – i det mindste på kort sigt sandsynligvis ikke vil blive mere økonomisk end strøm produceret om bord til trods for afgiftsreduktionen, er det også usandsynligt, at denne afgiftsreduktion for strøm fra land i væsentlig grad vil fordreje konkurrencen mellem havne ved at tilskynde fartøjerne til at ændre deres rute i henhold til, hvorvidt denne mulighed er til stede.

Det kan endelig tilføjes, at den tidsramme, for hvilken det foreslås at tillade, at der anvendes en reduceret afgiftssats, er tilstrækkelig kort til, at det vil være usandsynligt, at den analyse, der er foretaget i de to foregående afsnit, ændrer sig inden udløbsdatoen.

Anvendelsesperioden for foranstaltningen og udvikling af EU's rammer for energibeskatning

I princippet bør anvendelsesperioden for undtagelsen være så lang, at den ikke afholder havneoperatørerne fra at foretage de nødvendige justeringer. Dette mål skal imidlertid forenes med behovet for til sin tid at gennemgå den gældende situation i Tyskland og behovet for ikke at underminere den fremtidige udvikling af de eksisterende juridiske rammer. Hvad angår sidstnævnte skal man være opmærksom på, at Kommissionen den 13. april 2011 foreslog en revision af direktiv 2003/96/EF¹⁰ med henblik på at bringe det mere i overensstemmelse med målsætningerne for energi- og miljøpolitikkerne og især målsætningerne for klimaforandringerne for perioden efter 2013. Dette forslag indeholder også en bestemmelse, hvorefter medlemsstaterne skal fritage strøm fra land for beskatning indtil den 31. december 2020 (udkast til artikel 14, stk. 1, litra e)). Under disse omstændigheder forekommer det hensigtsmæssigt at give den ønskede tilladelse for en periode på tre år, dog med forbehold for, at der på et tidspunkt før den planlagte udløbsdato træder generelle bestemmelser i kraft på området.

Statsstøttere

Den afgiftssats på 0,50 EUR/MWh, som planlægges af de tyske myndigheder, overholder minimumsafgiftssatsen i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF. Foranstaltningen falder derfor ind under den såkaldte generelle gruppefritagelsesforordning (forordning (EF) nr. 800/2008)¹¹ og er derfor fritaget for kravet om forhåndsanmeldelse.

⁹ Jf. Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Miljø, Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, August 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Omkostningsanalysen er foretaget for de tre havne i Göteborg (Sverige), Juneau og Long Beach (USA).

¹⁰ Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, KOM (2011) 169/3.

¹¹ Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6.8.2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning), EUT L 214 af 9.8.2008.

2. RESULTATET AF HØRINGERNE AF DE BERØRTE PARTER OG AF KONSEKVENSANALYSERNE

Høring af de berørte parter

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

Ekspertbistand

Der har ikke været behov for ekspertbistand.

Konsekvensanalyse

Forslaget vedrører en tilladelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om.

3. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD

Formålet med forslaget er at tillade Tyskland at afvige fra de generelle bestemmelser i Rådets direktiv 2003/96/EF og anvende en reduceret elafgiftssats på 0,50 EUR/MWh på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn.

Retsgrundlag

Artikel 19 i Rådets direktiv 2003/96/EF.

Subsidiaritetsprincippet

Indirekte beskatning som omfattet af artikel 113 i TEUF er ikke i sig selv et område, der falder ind under EU's enekompetence i den i artikel 3 i TEUF fastlagte betydning.

Medlemsstaternes udøvelse af deres kompetence på dette område er imidlertid nøje reguleret og begrænset af den gældende EU-ret. Ifølge artikel 19 i direktiv 2003/96/EØF har Rådet enekompetence til at give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan ikke sætte sig i stedet for Rådet.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Afgiftslempelsen overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at nå det pågældende mål (jf. ovennævnte betragtninger om det indre marked og loyal konkurrence).

Reguleringsmiddel/reguleringsform

Foreslået instrument: radsafgørelse.

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

4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Foranstaltningen indebærer ikke nogen finansiel eller administrativ byrde for EU. Forslaget har derfor ingen konsekvenser for EU's budget.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om bemyndigelse af Tyskland til at anvende en reduceret elafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i en havn ("strøm fra land"), 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 elektricitet¹², særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved brev af 27. december 2010 anmodede Tyskland 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 ønskede afgiftslempelse tilstræber Tyskland at fremme en mere udbredt anvendelse af strøm fra land som en mere miljøvenlig måde, hvorpå skibe kan dække deres behov for elektricitet, mens de ligger ved kaj i havne, i forhold til forbrænding af bunker fuel om bord på fartøjerne.
- (3) For så vidt som anvendelsen af strøm fra land forhindrer emissioner af luftforurenende stoffer fra forbrænding af bunker fuel om bord på fartøjer, der ligger ved kaj, bidrager den til en forbedring af den lokale luftkvalitet i havnebyer. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til EU's miljø- og sundhedspolitiske målsætninger.
- (4) At give Tyskland tilladelse til at anvende en reduceret elafgiftssats på strøm fra land går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå ovennævnte målsætning, idet produktion om bord fortsat vil være det mest konkurrencedygtige alternativ i de fleste tilfælde. Af samme årsag, og på grund af teknologiens nuværende forholdsvis lave markedsindtrængningsgrad, vil foranstaltningen sandsynligvis ikke resultere i væsentlige konkurrencefordrejninger i sin levetid og vil således ikke have en negativ indvirkning på det indre markeds rette funktion.
- (5) Det følger af artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF, at hver tilladelse, der gives i henhold til den bestemmelse, skal være strengt tidsbegrænset. Eftersom der er behov

¹² EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

for en periode, der er tilstrækkelig lang til ikke at afholde havneoperatørerne fra at foretage de nødvendige investeringer, men også fordi der er behov for til sin tid at gennemgå den gældende situation i Tyskland, og fordi der er behov for ikke at underminere den fremtidige udvikling af de eksisterende juridiske rammer, er det hensigtsmæssigt at give den ønskede tilladelse for en periode på tre år, dog med forbehold for, at der på et tidspunkt før den planlagte udløbsdato træder generelle bestemmelser i kraft på området -

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Det tillades herved Tyskland at anvende en reduceret elafgiftssats på elektricitet, der leveres direkte til fartøjer, som ligger ved kaj i havne, bortset fra fritidsfartøjer, forudsat at minimumsafgiftssatserne i henhold til artikel 10 i direktiv 2003/96/EF overholdes.

Artikel 2

Denne afgørelse anvendes fra tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende. Den ophører med at finde anvendelse tre år derefter.

Skulle Rådet, som handler på grundlag af artikel 113 i TEUF, imidlertid fastsætte generelle regler om skattemæssige fordele for strøm fra land, ophører denne afgørelse med at finde anvendelse på den dag, hvor disse generelle regler træder i kraft.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne
Formand*