EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 22.1.2024
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Zweden wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De belastingheffing van energieproducten en elektriciteit in de Unie is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit[1] (hierna "de energiebelastingrichtlijn" of "de richtlijn" genoemd).

Behalve op grond van met name de artikelen 5, 15 en 17 kan de Raad ook uit hoofde van artikel 19, lid 1, van de richtlijn op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen besluiten dat een lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen wordt gemachtigd om verdere belastingvrijstellingen of -verlagingen in te voeren.

Krachtens Uitvoeringsbesluit 2020/1674/EU van de Raad van 29 oktober 2020[2] (voorafgegaan door Uitvoeringsbesluit 2014/725/EU van de Raad van 14 oktober 2014[3] en Uitvoeringsbesluit 2011/384/EU van de Raad van 20 juni 2011[4]) is Zweden al gemachtigd om een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd ("walstroom"), met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen[5].

Dit voorstel strekt ertoe de door Zweden gevraagde machtiging te verlengen, aangezien de huidige derogatie op 31 december 2023 is verstreken.

Bij brief van 5 april 2023 hebben de Zweedse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van hun voornemen de huidige maatregel te verlengen tot en met 31 december 2027. Bij brief van 19 oktober 2023 hebben de Zweedse autoriteiten aanvullende informatie verstrekt.

De Zweedse autoriteiten willen een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting van 6 SEK (circa 0,552 EUR[6]) per MWh toepassen op walstroom. Op het moment van de indiening van het verzoek was dit belastingtarief in overeenstemming met het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingtarief voor elektriciteit voor zakelijk gebruik (te weten 0,5 EUR per MWh).

Artikel 13 van de richtlijn voorziet in een tolerantiedrempel voor lidstaten die de euro niet hebben ingevoerd. Deze lidstaten zijn verplicht om eenmaal per jaar na te gaan of de in nationale valuta's uitgedrukte belastingtarieven in overeenstemming zijn met de minimumtarieven van de richtlijn. Dit gebeurt aan de hand van de in het Publicatieblad van de Europese Unie bekendgemaakte koersen van de eerste werkdag van oktober. De lidstaten kunnen bij de jaarlijkse aanpassing de geldende belastingbedragen alleen onveranderd laten indien de omrekening van de in euro uitgedrukte belastingniveaus tot een verhoging van de in

---

1 PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.
2 PB L 378 van 12.11.2020, blz. 3.
3 PB L 301 van 21.10.2014, blz. 27.
4 PB L 170 van 30.6.2011, blz. 36.
5 In artikel 14, lid 1, punt c), tweede alinea, van Richtlijn 2003/96/EG is omschreven wat onder "particuliere pleziervaartuigen" wordt verstaan.
6 Alle berekeningen zijn gebaseerd op de op 3 oktober 2022 geldende wisselkoers, d.w.z. 10,8743 SEK voor 1 EUR. Zie PB C 381 van 4.10.2022, blz. 4.

nationale valuta uitgedrukte belastingniveaus leidt van minder dan 5 %, of van minder dan 5 euro indien dat bedrag lager is dan het bedrag van het vorengenoemde percentage.

De verzochte geldigheidsduur van de derogatie loopt van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2027, sluit aan op de bestaande derogatie en is binnen de in artikel 19 van de energiebelastingrichtlijn vastgestelde maximumtermijn.

Doel van de belastingmaatregel is het gebruik van walstroom te stimuleren voor schepen die normaal gesproken op olie aangedreven hulpmotoren voor hun stroomvoorziening gebruiken. Deze bepalingen leiden tot minder emissies van afgemeerde schepen en minder afzetting van verzurende stoffen, een probleem dat zich met name in het zuidwesten van Zweden voordoet. De bepalingen zullen naar verwachting ook voor aanzienlijke lokale milieuverbeteringen zorgen, onder meer in de vorm van een verlaging van de geluidsoverlast.

De belastingmaatregel houdt in dat de energiebelasting die van toepassing is op walstroom, wordt verlaagd van het anders toepasselijke tarief van 39,2 SEK per MWh tot 6 SEK per MWh.

Overeenkomstig artikel 14, lid 1, punt c), van de energiebelastingrichtlijn moeten lidstaten vrijstelling verlenen voor energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken – en voor de opgewekte elektriciteit – aan boord van schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd. Overeenkomstig artikel 15, lid 1, punt f), van de richtlijn, kunnen zij dit ook doen voor elektriciteit die wordt opgewekt aan boord van schepen voor de binnenwateren. Zweden heeft de omzetting van laatstgenoemde optionele vrijstelling bevestigd.

Zweden zal het verlaagde tarief van de elektriciteitsbelasting toepassen op alle leveringen van walstroom van ten minste 380 V aan schepen voor de commerciële vaart met een brutotonnage van ten minste 400 ton. Deze drempel is volgens de Zweedse autoriteiten geschikt om ervoor te zorgen dat de overgrote meerderheid van de schepen in het internationale verkeer en van de grotere schepen in het nationale verkeer onder het voorgestelde verlaagde tarief valt. Dit zijn de schepen die verantwoordelijk worden geacht voor het grootste deel van de emissies doordat zij hun hulpmotoren aan boord laten draaien terwijl zij op een ligplaats in de haven zijn afgemeerd. De verlaging is niet van toepassing wanneer het schip voor privédoeleinden wordt gebruikt of wanneer het is opgelegd of op lange termijn buiten dienst is gesteld.

Schepen zijn echter niet verplicht om walstroom te gebruiken.

De jaarlijkse begrotingsuitgaven worden geraamd op 12 miljoen SEK.

De maatregel wordt toegekend in de vorm van een terugbetaling die de belastingdruk op de betrokken elektriciteit verlaagt.

De Zweedse autoriteiten menen dat de op walstroom toegepaste belastingvermindering geen groot concurrentievoordeel oplevert voor scheepsexploitanten die gebruikmaken van walstroom ten opzichte van scheepsexploitanten die stroom opwekken aan boord. Indien alleen de elektriciteitskosten zelf en de belasting in aanmerking worden genomen, liggen de kosten voor walstroom met een lager belastingtarief iets lager dan de kosten voor elektriciteit die aan boord wordt opgewekt. De totale kosten voor het gebruik van walstroom worden echter ook beïnvloed door de extra kosten in de vorm van nettarieven, investeringen in de aansluiting aan boord en (direct of indirect) door de kosten voor investeringen in havenvoorzieningen. Aangezien de investeringen in voorzieningen in de haven en aan boord echter duur zijn, menen de Zweedse autoriteiten dat havens en reders dergelijke investeringen

pas doen als er een lager belastingtarief geldt. Volgens de Zweedse autoriteiten hebben de huidige derogatie en eerdere derogaties een onmiddellijke impact gehad op zowel het aantal havens als het aantal faciliteiten dat walstroom levert, waardoor de overgang van fossiele brandstoffen naar elektriciteit rendabeler is geworden.

Doel van de maatregel is het verminderen van de milieu-impact van het zeevervoer. De emissies in de lucht en het lawaai van afgemeerde schepen zullen erdoor verminderen. De maatregel zal in zekere mate helpen om in havensteden onder de in de richtlijn luchtkwaliteit (2008/50/EG) vastgestelde grenswaarden voor stikstofdioxide te blijven. Dit heeft ook een positief effect op andere luchtkwaliteitsparameters in de havens.

Zweden heeft toestemming gevraagd de belastingvermindering van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2027 te mogen toepassen, zonder onderbreking van de huidige derogatie en overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, van de richtlijn gestelde maximumtermijn.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De belastingheffing van elektriciteit is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG, en met name artikel 10. Krachtens artikel 14, lid 1, punt c), moeten de lidstaten vrijstelling van belasting verlenen voor energieproducten voor de vaart en voor aan boord van een vaartuig opgewekte elektriciteit. De artikelen 5, 15 en 17 bieden de lidstaten de mogelijkheid om op bepaalde vormen van elektriciteitsgebruik gedifferentieerde belastingtarieven toe te passen, bijvoorbeeld een belastingvrijstelling of -verlaging, maar deze bepalingen voorzien niet in een belastingverlaging voor walstroom.

Bepalingen van de energiebelastingrichtlijn

Toetsing van de maatregel in het kader van artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG

Artikel 19, lid 1, eerste alinea, van de richtlijn luidt als volgt:

Naast de bepalingen van de voorgaande artikelen, met name de artikelen 5, 15 en 17, kan de Raad op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen besluiten dat een lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen wordt gemachtigd verdere vrijstellingen of verlagingen in te voeren.

De Commissie heeft het gebruik van walstroom al aanbevolen als een alternatief voor de opwekking van stroom aan boord van afgemeerde schepen, en zodoende ook de voordelen voor het milieu erkend[7].

Er kan worden overwogen om in een fiscaal gunstige behandeling van walstroom te voorzien op basis van artikel 19 van de richtlijn; dat artikel strekt er namelijk toe de lidstaten de mogelijkheid te geven uit specifieke beleidsoverwegingen verdere vrijstellingen of verlagingen in te voeren.

Zweden heeft gevraagd de maatregel gedurende vier jaar te mogen toepassen, hetgeen minder is dan de in artikel 19, lid 2, toegestane maximumtermijn van zes jaar. In beginsel moet de toepassingsduur van de derogatie lang genoeg zijn om havenbeheerders en elektriciteitsleveranciers er niet van te weerhouden de nodige investeringen in walstroomvoorzieningen te blijven doen of nieuwe investeringen te doen. Deze termijn biedt

[7] Aanbeveling 2006/339/EG van de Commissie van 8 mei 2006 ter bevordering van het gebruik van walstroom door schepen die in communautaire havens verblijven (PB L 125 van 12.5.2006).

scheepsexploitanten ook de rechtszekerheid om investeringen voor uitrusting aan boord te plannen.

De derogatie mag toekomstige ontwikkelingen van het bestaande rechtskader echter niet belemmeren en er moet rekening worden gehouden met de lopende herziening van de energiebelastingrichtlijn en een mogelijk besluit van de Raad op basis van een voorstel van de Commissie voor de herschikking van de energiebelastingrichtlijn[8].

In deze omstandigheden lijkt het daarom passend de machtiging te verlenen voor de gevraagde termijn, maar de geldigheid van de derogatie afhankelijk te stellen van het van toepassing worden van algemene bepalingen op dit gebied vóór eind juni 2027.

Regels inzake staatssteun

Het door de Zweedse autoriteiten beoogde verlaagde belastingtarief van 6 SEK (ongeveer 0,552 EUR[9]) per MWh kwam ten tijde van de indiening van het verzoek overeen met het minimumbelastingtarief voor elektriciteit voor zakelijk gebruik in Richtlijn 2003/96/EG.

De Zweedse autoriteiten erkennen dat de maatregel staatssteun vormt en stellen dat de maatregel voldoet aan de materiële voorwaarden van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014, zoals laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EU) 2023/1315 van de Commissie van 23 juni 2023, waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (de "algemene groepsvrijstellingsverordening" of "AGVV").

Het voorstel voor een uitvoeringsbesluit van de Raad doet geen afbreuk aan de verplichting van de lidstaat om ervoor te zorgen dat de staatssteunregels in acht worden genomen.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Europese Unie**

Beleid inzake milieu en klimaatverandering

De gevraagde maatregel heeft hoofdzakelijk betrekking op het milieubeleid van de EU. Voor zover de maatregel de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen in havens helpt te beperken, zal deze daadwerkelijk bijdragen tot de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit, beperking van geluidsoverlast en bestrijding van de klimaatverandering. Krachtens Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit[10] moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de niveaus van verschillende luchtverontreinigende stoffen de in de richtlijn vastgestelde grenswaarden, streefwaarden en andere luchtkwaliteitsnormen niet overschrijden. Dit noopt hen ertoe om oplossingen te vinden voor problemen zoals emissies van schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (voor zover deze zich voordoen), en het is niet ondenkbaar dat in havens met deze problematiek het gebruik van walstroom als onderdeel van de overkoepelende luchtkwaliteitstrategie zal worden gestimuleerd. Het gebruik van

8 COM(2021) 563 final: Voorstel voor een RICHTLIJN VAN DE RAAD tot herstructurering van de Unieregeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (herschikking)

9 Alle berekeningen zijn gebaseerd op de op 3 oktober 2022 geldende wisselkoers, d.w.z. 10,8743 SEK voor 1 EUR. Zie PB C 381 van 4.10.2022, blz. 4.

10 Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1).

walstroom wordt ook aangemoedigd krachtens Richtlijn (EU) 2016/802[11], waarin het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen is geregeld.

Volgens de Zweedse autoriteiten is de uitstoot van zwaveldioxide, stikstofoxiden, fijnstof en koolstofoxiden verminderd door het gebruik van walstroom. De Zweedse autoriteiten hebben momenteel geen recentere ramingen van de emissiereducties die aan de maatregel kunnen worden toegeschreven. Het volledige potentieel van de maatregel is nog niet benut, aangezien zowel op de kaden als aan boord van de schepen dure apparatuur nodig is. Het gebruik van walstroom is van belang voor het Zweedse streven om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen overeenkomstig Richtlijn 2008/50/EG van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa.

Energiebeleid

De maatregel is conform Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen[12], die betrekking heeft op de installatie van walstroomvoorzieningen in havens, daar waar er vraag is naar dergelijke voorzieningen en de kosten niet groter zijn dan de voordelen, waaronder milieuvoordelen.

Op deze plaats zij eraan herinnerd dat een van de hoofdoorzaken van de ongunstige concurrentiepositie van walstroom is gelegen in de volledige dubbele belastingvrijstelling die momenteel wordt verleend aan het alternatief, namelijk de opwekking van stroom aan boord van schepen terwijl ze in een zeehaven liggen: niet alleen de bunkerbrandstof die wordt gebruikt voor de opwekking van de stroom is vrijgesteld, wat strookt met de normale situatie overeenkomstig artikel 14, lid 1, punt a), van Richtlijn 2003/96/EG, maar ook de stroom zelf die aan boord van de schepen wordt geproduceerd (zie artikel 14, lid 1, punt c), van Richtlijn 2003/96/EG). Deze laatste vrijstelling zou als zodanig als moeilijk verenigbaar met de milieudoelstellingen van de Unie kunnen worden gezien, maar zij komt voort uit praktische overwegingen. Om de aan boord opgewekte stroom te belasten, zou immers de reder – die vaak in een derde land is gevestigd – of de scheepsexploitant moeten aangeven hoeveel stroom er is verbruikt. Ook zou moeten worden vastgesteld hoeveel daarvan is verbruikt in de territoriale wateren van de lidstaat waar de belasting verschuldigd is. Het zou een grote administratieve last voor reders zijn om een dergelijke aangifte in te moeten dienen voor elke lidstaat waarvan de territoriale wateren worden bevaren.

Vervoersbeleid

De maatregel is in overeenstemming met Aanbeveling 2006/339/EG van de Commissie ter bevordering van het gebruik van walstroom door schepen die in EU-havens verblijven[13], en met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU[14].

---

11 Richtlijn (EU) 2016/802 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (PB L 132 van 21.5.2016, blz. 58).

12 Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

13 Aanbeveling 2006/339/EG van de Commissie van 8 mei 2006 ter bevordering van het gebruik van walstroom door schepen die in communautaire havens verblijven (PB L 125 van 12.5.2006).

14 Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (COM(2009) 8 definitief van 21 januari 2009).

Interne markt en eerlijke mededinging

Vanuit het oogpunt van de interne markt en de eerlijke mededinging zorgt de maatregel enkel voor een beperking van de door de belastingvrijstelling voor bunkerbrandstoffen bestaande verstoring tussen twee concurrerende bronnen van stroom voor afgemeerde schepen, namelijk opwekking aan boord en walstroom.

De Zweedse autoriteiten hebben geen grote veranderingen waargenomen in de havenkeuze van de reders die verband kunnen houden met de beschikbaarheid van walstroomvoorzieningen. Momenteel maken vooral veerdiensten en aan routes gebonden verkeer gebruik van walstroom. De havenkeuze van de reders hangt niet af van de vraag of al dan niet walstroom wordt geleverd. Volgens belanghebbenden kiezen cruiseschepen vaak voor aanlegplaatsen met walstroomvoorzieningen.

Bovendien zullen schepen van walstroom gebruik kunnen maken ongeacht de vlag die zij voeren, zodat nationale marktdeelnemers fiscaal niet gunstiger worden behandeld dan hun concurrenten uit andere EU-lidstaten.

Wat de concurrentie tussen havens betreft, zijn er geen noemenswaardige gevolgen te verwachten voor het handelsverkeer tussen de lidstaten als schepen van koers zouden veranderen om gebruik te kunnen maken van walstroom tegen een verlaagd belastingtarief. Aangezien het gebruik van walstroom, zoals hierboven is uiteengezet, ondanks de belastingverlaging waarschijnlijk niet rendabeler zal zijn dan stroomopwekking aan boord (althans niet op korte termijn), is het aannemelijk dat deze belastingverlaging geen aanzienlijke concurrentieverstoring zal veroorzaken tussen havens omdat schepen hun koers zouden verleggen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden.

Tenzij het huidige kader en de situatie ingrijpend wijzigen, is het, vanwege de periode waarvoor een verlaagd belastingtarief zou worden toegestaan, niet waarschijnlijk dat de conclusie van de analyse uit de voorgaande paragrafen anders zou luiden voordat de machtiging afloopt.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Het onder artikel 113 VWEU vallende gebied van de indirecte belastingen ressorteert als zodanig niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie in de zin van artikel 3 VWEU.

Op grond van artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG heeft de Raad echter, via afgeleid recht, een exclusieve bevoegdheid gekregen om een lidstaat te machtigen verdere vrijstellingen of verlagingen in de zin van dat artikel in te voeren. De lidstaten kunnen derhalve niet in de plaats van de Raad treden. Bijgevolg is het subsidiariteitsbeginsel niet van toepassing op het onderhavige uitvoeringsbesluit. Aangezien deze handeling niet een ontwerp van wetgevingshandeling is, moet ze niet naar de nationale parlementen worden gestuurd overeenkomstig protocol nr. 2 bij de Verdragen ter beoordeling van de naleving van het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheid**

Het evenredigheidsbeginsel wordt door het voorstel in acht genomen. De belastingverlaging gaat niet verder dan wat nodig is om het gestelde doel te bereiken.

- **Keuze van het instrument**

Het voorgestelde instrument is een uitvoeringsbesluit van de Raad. Artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG voorziet uitsluitend in dit soort maatregelen.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

De maatregel vereist geen evaluatie van bestaande wetgeving.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Dit voorstel is gebaseerd op een verzoek van Zweden en heeft uitsluitend betrekking op deze lidstaat. Daarom zijn er geen belanghebbenden geraadpleegd.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Er hoefde geen beroep te worden gedaan op externe expertise.

- **Effectbeoordeling**

Dit voorstel betreft een machtiging van een afzonderlijke lidstaat op diens eigen verzoek en vereist geen effectbeoordeling.

Uit de door Zweden verstrekte informatie blijkt dat de maatregel een beperkt effect zal hebben op de belastinginkomsten. Meer specifiek ramen de Zweedse autoriteiten het verlies aan belastinginkomsten door de maatregel op 12 miljoen SEK voor de komende jaren.

Zweden verwacht dat de maatregel positief zal zijn voor het behalen van de milieudoelstellingen en in het bijzonder voor het verbeteren van de luchtkwaliteit overeenkomstig Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. Het gebruik van walstroom heeft geleid tot een vermindering van de uitstoot van zwaveldioxide, stikstofoxiden, fijnstof en koolstofoxiden. Het volledige potentieel van de maatregel is nog niet benut, aangezien zowel op de kaden als aan boord van de schepen dure apparatuur nodig is.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De maatregel voorziet niet in een vereenvoudiging. Hij vloeit voort uit een verzoek van Zweden en heeft uitsluitend betrekking op deze lidstaat.

- **Grondrechten**

De maatregel heeft geen gevolgen voor de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De maatregel leidt niet tot financiële of administratieve lasten voor de Unie. Het voorstel heeft daarom geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Er is geen uitvoeringsplan nodig. Dit voorstel betreft een machtiging voor een belastingverlaging, gericht tot een afzonderlijke lidstaat, op diens eigen verzoek. Deze geldt voor een beperkte periode, namelijk tot en met 31 december 2027. Het toegepaste belastingtarief moet in overeenstemming zijn met het in de energiebelastingrichtlijn vastgestelde minimumbelastingniveau. De maatregel kan worden geëvalueerd indien er na de geldigheidsduur een verzoek om verlenging wordt ingediend.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Het voorstel vereist geen toelichtende stukken over de omzetting.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 bepaalt dat Zweden wordt gemachtigd een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een Zweedse haven zijn afgemeerd (“walstroom”), met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen. Dit tarief moet in overeenstemming zijn met het in de richtlijn vastgestelde minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik. Het verlaagde tarief zal niet gelden voor de levering van stroom aan particuliere pleziervaartuigen zoals omschreven in artikel 14, lid 1, punt c), tweede alinea, van Richtlijn 2003/96/EG.

Artikel 2 bepaalt dat de gevraagde machtiging wordt verleend van 1 januari 2024, aansluitend op het huidige Uitvoeringsbesluit 2014/725/EU van de Raad, tot en met 31 december 2027, binnen de door de richtlijn toegestane maximumtermijn van zes jaar, zoals door Zweden gevraagd.

2024/0008 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Zweden wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit[1], en met name artikel 19,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Uitvoeringsbesluit 2020/1674/EU van de Raad[2] was Zweden overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG tot en met 31 december 2023 gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd ("walstroom"), met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen,

(2) Bij brief van 5 april 2023 heeft Zweden verzocht overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG te worden gemachtigd om tot en met 31 december 2027 een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting op walstroom te mogen blijven toepassen. Bij brief van 19 oktober 2023 hebben de Zweedse autoriteiten aanvullende informatie verstrekt.

(3) Met dit verlaagde belastingtarief wil Zweden het gebruik van walstroom blijven stimuleren. Dergelijke stroom wordt beschouwd als een minder milieubelastende manier om schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd van stroom te voorzien dan het gebruik van bunkerbrandstoffen.

(4) Omdat het gebruik van walstroom de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door de verbranding van bunkerbrandstoffen helpt te voorkomen, draagt de maatregel bij tot de verbetering van de lokale luchtkwaliteit in havensteden en tot minder geluidsoverlast. De maatregel zal daarom naar verwachting bijdragen tot de doelstellingen van het milieu-, gezondheids- en klimaatbeleid van de Unie.

(5) De machtiging van Zweden om een verlaagd belastingtarief toe te passen op walstroom gaat niet verder dan wat nodig is om het gebruik van die elektriciteit te bevorderen, aangezien stroomopwekking aan boord vanuit het oogpunt van

[1] PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

[2] Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1674 van de Raad van 29 oktober 2020 waarbij Zweden overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (PB L 378 van 12.11.2020, blz. 3,
ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj).

concurrentie in de meeste gevallen nog altijd het interessantste alternatief zal zijn. Om dezelfde reden, en ook omdat de technologie momenteel nog niet wijdverbreid is op de markt, valt niet te verwachten dat de maatregel gedurende de looptijd ervan tot grote concurrentieverstoringen zal leiden en de goede werking van de interne markt zal belemmeren.

(6) Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Richtlijn 2003/96/EG moet iedere uit hoofde van die bepaling verleende machtiging in de tijd beperkt te zijn. Om ervoor te zorgen dat de machtiging lang genoeg geldt om de marktdeelnemers er niet van te weerhouden de noodzakelijke investeringen te doen, is het passend de gevraagde machtiging tot en met 31 december 2027 te verlenen. De machtiging komt echter te vervallen op de datum van toepassing van algemene bepalingen betreffende belastingvoordelen voor walstroom die de Raad op grond van artikel 113 of een andere bepaling van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zou vaststellen, indien die bepalingen gedurende de periode van de machtiging van toepassing worden.

(7) Om scheepsexploitanten en havenbeheerders rechtszekerheid te bieden en een mogelijke toename van administratieve lasten voor elektriciteitsdistributeurs of -herdistributeurs te voorkomen, moet ervoor worden gezorgd dat Zweden het verlaagde belastingtarief voor walstroom kan blijven toepassen. De gevraagde machtiging moet daarom met ingang van 1 januari 2024 worden verleend om naadloos aan te sluiten op de eerdere regeling die van kracht was op grond van Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1674.

(8) Dit besluit laat de toepassing van de Unieregels betreffende staatssteun onverlet,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Zweden wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (“walstroom”), met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen, mits de in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveaus in acht worden genomen.

Artikel 2

Dit besluit is van toepassing met ingang van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2027.

Mocht de Raad evenwel, handelend op basis van artikel 113 of een andere bepaling van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, algemene regels betreffende belastingvoordelen voor walstroom vaststellen die van toepassing worden gedurende de in eerste alinea van dit artikel vermelde periode van de machtiging, dan komt dit besluit te vervallen op de dag waarop die algemene regels van toepassing worden.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk Zweden.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter