



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 17 september 2020
(OR. en)

10893/20

**Interinstitutioneel dossier:
2020/0254(NLE)**

**FISC 181
ECOFIN 813
ENER 299
TRANS 401**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	14 september 2020
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2020) 497 final
Betreft:	Voorstel voor een UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD 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 die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2020) 497 final.

Bijlage: COM(2020) 497 final



Brussel, 14.9.2020
COM(2020) 497 final

2020/0254 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

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 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 elektriciteit¹ (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 2014/725/EU van de Raad van 14 oktober 2014² (voorafgegaan door Uitvoeringsbesluit 2011/384/EU van de Raad van 20 juni 2011³) is Zweden reeds gemachtigd een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen⁴, die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (“walstroom”).

Dit voorstel strekt ertoe de door Zweden gevraagde machtiging te verlengen, aangezien de huidige derogatie op 25 juni 2020 is verstreken.

Bij brief van 15 augustus 2019 hebben de Zweedse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van hun voornemen de huidige maatregel te verlengen tot en met 31 december 2023. Bij schrijven van 1 april 2020 zijn aanvullende inlichtingen verstrekt.

De Zweedse autoriteiten willen een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting van 5 SEK (circa 0,484 EUR⁵) per MWh blijven toepassen op walstroom. Ten tijde 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. Artikel 13 van de richtlijn voorziet in een tolerantiedrempel van 5 % voor lidstaten die de euro niet hebben ingevoerd.

Er zij aan herinnerd dat de lidstaten op grond van artikel 13 van de energiebelastingrichtlijn verplicht zijn 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 nationale valuta uitgedrukte belastingniveaus leidt van minder dan 5 %, of van minder dan 5 euro indien dat bedrag lager is dan de bedrag van het vorengenoemde percentage.

¹ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

² PB L 301 van 21.10.2014, blz. 27.

³ PB L 170 van 30.6.2011, blz. 36.

⁴ In artikel 14, lid 1, onder c), tweede alinea, van Richtlijn 2003/96/EG is omschreven wat onder “particuliere pleziervaartuigen” moet worden verstaan.

⁵ Alle berekeningen zijn gebaseerd op de op 1 oktober 2018 geldende wisselkoers, d.w.z. 10,3300 SEK voor 1 EUR. Zie PB C 353 van 2.10.2018, blz. 1.

De verzochte geldigheidsduur van de derogatie loopt van 26 juni 2020 tot en met 31 december 2023, aansluitend op de bestaande derogatie en binnen de in artikel 19 van de energiebelastingrichtlijn vastgestelde maximumtermijn.

De verlaging van de belasting heeft tot doel de schepen, die voor hun elektriciteitsvoorziening gewoonlijk een op olie aangedreven hulpmotor gebruiken, aan te moedigen om in plaats daarvan gebruik te maken van walstroom. De 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. Geacht wordt dat de bepalingen ook tot aanzienlijke lokale ecologische verbeteringen, onder meer in de vorm van een verlaging van de geluidsoverlast.

De verlaging houdt in dat de energiebelasting die van toepassing is op walstroom, wordt verlaagd van het anders toepasselijke tarief van 34,7 SEK per MWh tot 5 SEK per MWh.

Daartegenover moeten de lidstaten overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder c), van de energiebelastingrichtlijn 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. Zij kunnen dat ook doen, overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder f), van de richtlijn, voor elektriciteit die wordt opgewekt aan boord van schepen voor de binnenwateren. Zweden heeft de omzetting van deze laatste 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 evenwel niet verplicht om walstroom te gebruiken.

De Zweedse autoriteiten onderkennen dat de maatregel staatssteun is. De maatregel valt echter onder de punten 167 tot en met 174 van de richtsnoeren van de Commissie inzake staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie 2014-2020. Ook voldoet de maatregel aan de materiële voorwaarden van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 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”).

De Zweedse autoriteiten onderkennen dat de maatregel reders in de commerciële vaart bevoordeelt. Zij zijn echter van mening dat de maatregel concurrentieneutraal is, omdat (met uitzondering van schepen voor particuliere doeleinden) alle schepen die afmeren in Zweedse havens ervan gebruik kunnen maken. Tot slot meent Zweden dat de gevolgen voor het handelsverkeer tussen de lidstaten verwaarloosbaar zullen zijn, omdat de keuze van de haven eerder wordt ingegeven door de bestemming van de vracht dan door lagere ligplaatskosten als gevolg van het lagere belastingtarief voor walstroom.

De jaarlijkse begrotingsuitgaven worden geraamd op 6 miljoen SEK.

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

De Zweedse autoriteiten zijn van mening 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 hoog oplopen, zijn de Zweedse autoriteiten van mening dat havens en reders dergelijke investeringen pas doen op voorwaarde dat er een lager belastingtarief geldt.

De maatregel is bedoeld om de impact van het zeevervoer op het milieu verminderen. 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 parameters van de luchtkwaliteit in de havens.

Zweden heeft gevraagd de machtiging te verkrijgen met ingang van 26 juni 2020, zonder onderbreking van de huidige derogatie, tot en met 31 december 2023, en binnen 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, meer bepaald artikel 10. Krachtens artikel 14, lid 1, onder 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 de belasting voor bepaalde vormen van gebruik van elektriciteit te differentiëren, daaronder begrepen de belasting te verlagen of vrijstelling te verlenen. Als zodanig voorzien deze bepalingen evenwel niet in de mogelijkheid om walstroom lager te belasten.

Een dergelijke maatregel vormt staatssteun en valt onder de desbetreffende EU-wetgeving, met name Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie⁶.

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.

⁶ Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1).

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 erkend⁷.

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 ongeveer 3,5 jaar te mogen toepassen, hetgeen minder is dan de maximumtermijn van zes jaar waarin artikel 19, lid 2, voorziet. In principe moet de toepassingsduur van de derogatie lang genoeg zijn om te vermijden dat havenbeheerders en elektriciteitsleveranciers ervan worden weerhouden de nodige investeringen in walstroomvoorzieningen te blijven verrichten, of beginnen te verrichten. Deze termijn biedt tegelijkertijd scheepsexploitanten de rechtszekerheid om investeringen voor uitrusting aan boord te plannen.

Dit laat onverlet dat de derogatie toekomstige ontwikkelingen van het bestaande rechtskader niet mag ondergraven, en dat er rekening moet worden gehouden met de aanstaande herziening van de energiebelastingrichtlijn en een mogelijk besluit van de Raad op basis van een voorstel van de Commissie tot wijziging van die richtlijn. Deze herziening volgt op de evaluatie van de energiebelastingrichtlijn⁸ en de Conclusies van de Raad over het EU-kader voor energiebelastingen van 28 november 2019⁹. In zijn conclusies verzocht de Raad de Commissie mogelijke opties te bestuderen en te evalueren om te gepaste tijde een voorstel tot herziening van de energiebelastingrichtlijn uit te brengen; en vroeg hij de Commissie in het bijzonder aandacht te besteden aan het toepassingsgebied van de richtlijn, minimumtarieven en specifieke belastingverlagingen en -vrijstellingen.

In deze omstandigheden lijkt het weliswaar passend de machtiging te verlenen voor de gevraagde termijn, maar de geldigheid van de derogatie moet afhankelijk worden gesteld van de inwerkingtreding van algemene bepalingen ter zake op een tijdstip vóór eind 2023.

Regels inzake staatssteun

Het door de Zweedse autoriteiten voorgenomen verlaagde belastingtarief van 5 SEK (ongeveer 0,484 EUR¹⁰) per MWh was ten tijde van de indiening van het verzoek in overeenstemming met het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingtarief voor elektriciteit voor zakelijk gebruik.

De maatregel valt aldus kennelijk onder artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie, waarin is bepaald onder welke voorwaarden steun in de vorm van kortingen op milieubelastingen krachtens Richtlijn 2003/96/EG kan worden vrijgesteld van de verplichte melding van staatssteun. In dit stadium kan echter niet worden vastgesteld of aan alle voorwaarden van deze verordening is voldaan en of het voorstel voor een uitvoeringsbesluit van de Raad geen afbreuk doet aan de verplichting van de lidstaat om ervoor te zorgen dat de

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, blz. 38).

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Conclusies van de Raad van 28 november 2019, 14608/19, FISC 458.

¹⁰ Alle berekeningen zijn gebaseerd op de op 1 oktober 2018 geldende wisselkoers, d.w.z. 10,3300 SEK voor 1 EUR. Zie PB C 353 van 2.10.2018, blz. 1.

staatssteunregels in acht worden genomen, met name in het geval van vrijgestelde steun overeenkomstig Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de 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, een beperking van geluidsoverlast en de bestrijding van de klimaatverandering. Krachtens Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit¹¹ 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 waar deze problemen zich voordoen, het gebruik van walstroom zal worden gestimuleerd als onderdeel van de overkoepelende luchtkwaliteitstrategie. Het gebruik van walstroom wordt ook aangemoedigd krachtens Richtlijn (EU) 2016/802¹², waarin het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen is geregeld.

Volgens de Zweedse autoriteiten is door het gebruik van walstroom de uitstoot van zwaveldioxide, stikstofoxiden, fijnstof en koolstofoxiden verminderd. 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 dure apparatuur zowel op de kaden als aan boord van de schepen 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 brandstoffen¹³, 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. De maatregel is ook onderkend als een doelstelling van gemeenschappelijk belang met het oog op de toekenning van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU¹⁴.

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

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ C(2014) 2231 final van 9 april 2014.

overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder a), van Richtlijn 2003/96/EG, maar ook de stroom zelf die aan boord van de schepen wordt geproduceerd (zie artikel 14, lid 1, onder c), van Richtlijn 2003/96/EG). Deze laatste vrijstelling zou 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 voor reders een grote administratieve last creëren als zij een aangifte zouden moeten indienen voor iedere lidstaat wiens territoriale wateren zij aandoen.

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 verblijven¹⁵, en met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU¹⁶.

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 houden met de beschikbaarheid van walstroomvoorzieningen. Momenteel wordt voornamelijk gebruikgemaakt van walstroom door veerdiensten en aan routes gebonden verkeer. 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 zullen worden behandeld dan hun concurrenten uit andere EU-lidstaten.

Wat de concurrentie tussen havens betreft, kunnen er geen noemenswaardige gevolgen worden verwacht voor het handelsverkeer tussen de lidstaten indien schepen hun route zouden verleggen vanwege de mogelijkheid om gebruik te maken van walstroom tegen een verlaagd belastingtarief. Aangezien het gebruik van walstroom, zoals hierboven werd uiteengezet, althans op de korte termijn niet rendabeler lijkt te zullen worden dan stroomopwekking aan boord, ondanks de belastingverlaging, ligt het ook in de rede dat deze belastingverlaging geen aanzienlijke concurrentieverstoring zal veroorzaken tussen havens door schepen ertoe te bewegen hun koers te wijzigen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden.

¹⁵ 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, blz. 38).

¹⁶ 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 final van 21 januari 2009).

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 evenwel, 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, dient het hoe dan ook niet te worden toegezonden aan de nationale parlementen 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 maatregel.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

- **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.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **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 in detail wordt volgens de Zweedse autoriteiten voor de komende jaren uitgegaan van een jaarlijks verlies van 6 miljoen SEK ten gevolge van de aftrekregelingen uit de maatregel.

Zweden verwacht dat de maatregel positieve gevolgen zal hebben voor de verwezenlijking van 's lands milieudoelstellingen en in het bijzonder voor de verbetering 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 dure apparatuur zowel op de kaden als aan boord van de schepen nodig is.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De maatregel voorziet niet in een vereenvoudiging. Deze 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, tot en met 31 december 2023. 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, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen, die op een ligplaats in een Zweedse haven zijn afgemeerd ("walstroom"). 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, onder c), tweede alinea, van Richtlijn 2003/96/EG.

Artikel 2 bepaalt dat de gevraagde machtiging wordt verleend met ingang van 26 juni 2020, aansluitend op het huidige Uitvoeringsbesluit 2014/725/EU van de Raad, tot en met 31 december 2023, binnen de door de richtlijn toegestane maximumtermijn van zes jaar, zoals door Zweden gevraagd.

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

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 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 elektriciteit¹, en met name artikel 19,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Uitvoeringsbesluit 2014/725/EU van de Raad² was Zweden overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG tot 25 juni 2020 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”).
- (2) Bij brief van 15 augustus 2019 heeft Zweden verzocht overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG te worden gemachtigd om een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting op walstroom te mogen blijven toepassen. Bij brief van 1 april 2020 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 de verbranding van bunkerbrandstoffen door die schepen.
- (4) In de mate dat het gebruik van walstroom de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen voorkomt die gepaard gaat met de verbranding van bunkerbrandstoffen, draagt de maatregel bij tot de verbetering van de lokale luchtkwaliteit in havensteden en tot minder geluidsoverlast. Er wordt bijgevolg verwacht dat de maatregel zal 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 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 concurrentievervalsingen zal leiden en de goede werking van de interne markt zal belemmeren.

¹ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

² PB L 301 van 21.10.2014, blz. 27.

- (6) Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Richtlijn 2003/96/EG dient iedere uit hoofde van die bepaling verleende machtiging in de tijd strikt 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 2023 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 vóór 31 december 2023 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 26 juni 2020 worden verleend en daarmee naadloos aansluiten op de eerdere regeling overeenkomstig Uitvoeringsbesluit 2014/725/EU.
- (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, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen, die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd ("walstroom"), 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 26 juni 2020 tot en met 31 december 2023.

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, 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