



Bryssel den 12 juni 2026  
(OR. en)

10511/26

---

---

**Interinstitutionellt ärende:  
2026/0142 (NLE)**

---

---

**FISC 222  
ECOFIN 814  
ENER 398**

## FÖRSLAG

---

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av  
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 11 juni 2026

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

---

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

---

Ärende: Förslag till  
RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT  
om tillstånd för Belgien att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet  
som direkt tillhandahålls fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv  
2003/96/EG

---

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 275 final.

---

Bilaga: COM(2026) 275 final



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 11.6.2026  
COM(2026) 275 final

2026/0142 (NLE)

Förslag till

## **RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT**

**om tillstånd för Belgien att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som direkt  
tillhandahålls fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG**

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Beskattningen av energiprodukter och elektricitet i unionen regleras genom rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet<sup>1</sup> (*energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

I enlighet med artikel 19.1 i direktivet samt bestämmelserna i framför allt artiklarna 5, 15 och 17 får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Syftet med detta förslag är att under sex år låta Belgien tillämpa en nedsatt elskattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg, som inte är privata nöjesfartyg<sup>2</sup>, i hamnar (*landström*). Genom en skrivelse av den 8 januari 2026 underrättade de belgiska myndigheterna kommissionen om sin begäran att få tillämpa åtgärden.

Belgien ansöker om tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats på 0,50 euro per MWh – vilket motsvarar den minimiskattesats för el för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet – för landström till fartyg som uteslutande används för kommersiella ändamål (inklusive fiske) i unionens vatten och på unionens inre vattenvägar.

Den begärda giltighetstiden är sex år från och med den första dagen i den månad som följer på den månad då rådets genomförandebeslut om tillstånd för Belgien att införa en nedsatt skattesats för landström offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*. Denna tidsperiod överskrider inte den längsta tillåtna perioden enligt artikel 19 i energiskattedirektivet.

Skattenedsättningen syftar till att främja användningen av landström som ett hållbart alternativ till elframställning ombord med hjälp av generatorer som drivs med fossila bränslen. Att främja användningen av landström är ett viktigt steg för att göra sjöfarten och de belgiska hamnarna grönare. Dessutom kommer en ökad användning av landström i framtiden att förbättra luftkvaliteten i belgiska hamnområden, vilket också krävs enligt direktivet om luftkvalitet<sup>3</sup>. Belgien förväntar sig också att denna åtgärd kommer att minska koldioxidutsläppen, bullerföroreningarna och kväveutsläppen i linje med habitatdirektivet<sup>4</sup> och vattendirektivet<sup>5</sup>.

Med den begärda åtgärden strävar Belgien efter att skapa lika villkor för övergången från bunkerbränsle (generatorer ombord) till landström samt att skapa incitament för hållbar elframställning. Åtgärden kommer att vara avgörande för att Belgien ska kunna uppnå EU:s

---

<sup>1</sup> EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

<sup>2</sup> Begreppet privata nöjesfartyg definieras i artikel 14.1 c andra stycket i direktiv 2003/96/EG.

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa.

<sup>4</sup> Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område

mål om tillgång till och användning av landström, i enlighet med FuelEU Maritime-förordningen<sup>6</sup> och förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen<sup>7</sup>.

Belgiens avsikt är att detta system ska främja sund konkurrens samt möjligheter på områdena miljö och energi, utan att störa den inre marknadens funktion. Belgien vill ge ett incitament för användning av landström, som anses vara ett mindre förorenande alternativ än framställning av elektricitet ombord på fartyg i hamn. Såsom anges i begäran beräknas den belgiska normalskattesatsen för elektricitet med hjälp av följande förbrukningsintervall.

Förbrukningsintervall	Punktskatt (EUR/MWh)
0 till 20 MWh	14,21
20 till 50 MWh	12,09
50 till 1 000 MWh	11,39
1 000 till 25 000 MWh	10,69
25 000 till 100 000 MWh	2,73
100 000 MWh eller mer	0,50

Skatteförmånen beror på skillnaden mellan de nuvarande punktskattesatserna för elektricitet för yrkesmässig användning och den nedsatta skattesatsen för landström på 0,5 EUR per MWh. Detta innebär att de som beviljas nedsättningen betalar EU:s minimiskattesats för elektricitet enligt energiskattedirektivet, närmare bestämt 0,50 EUR per MWh (enligt artikel 10.1 och tabell C i bilaga I till direktivet, för yrkesmässig användning). Belgien tillåter endast att skatteförmånen ges i form av en nedsatt punktskatt på el som levereras till landströmsanläggningar. Operatörer av landströmsanläggningar som vill att den nedsatta skattesatsen ska tillämpas på den el som levereras till deras landströmsanläggningar måste lämna in en deklARATION till sin elleverantör med uppgift om vilka av deras nätanslutningar som uteslutande är avsedda för att leverera el till landströmsanläggningar som tillhandahåller el till andra fartyg än privata nöjesfartyg. Elleverantören kommer då att tillämpa den nedsatta energiskattesatsen endast på den el som levereras till dessa anslutningar.

De belgiska myndigheterna har uppgett att åtgärden således kommer att tillämpas på operatörer av landströmsanläggningar i belgiska hamnar. Dessa operatörer förväntas föra den ekonomiska fördelen vidare till användare av landström, dvs. ägarna av fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg.

För närvarande finns inga landströmsanläggningar för sjöfart till havs. Senast 2030 förväntas det finnas 40 sådana anläggningar och senast 2035 omkring 70. Fartygen förväntas anlöpna de tillgängliga anläggningarna 4 600 gånger fram till 2030 och cirka 7 400 gånger fram till 2035. För inlandssjöfarten finns det för närvarande omkring 200 anläggningar som levererar el till ungefär 400 fartyg.

De belgiska myndigheterna har gjort en uppskattning av skatteutgifterna för åtgärden och beräknar budgetkonsekvenserna från 2027 till 2032 enligt följande:

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

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

Belgien vill med skattenedsättningen främja användningen av landström som ett hållbart alternativ till elframställning ombord med hjälp av generatorer som drivs med fossila bränslen. Att uppmuntra denna form av alternativ energiframställning ligger i linje med insatserna för att främja och ytterligare stödja den hållbara omställningen, i enlighet med vad som också anges i given för en ren industri.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Beskattning av elektricitet regleras genom energiskattedirektivet, särskilt artikel 10. I artikel 14.1 c föreskrivs en obligatorisk skattebefrielse för elektricitet som framställs ombord på ett fartyg. I enlighet med artiklarna 5, 15 och 17 kan medlemsstaterna tillämpa skattedifferentieringar, inklusive skattebefrielser och skattenedsättningar, för viss användning av elektricitet. Bestämmelserna föreskriver dock inte i sig någon nedsatt skatt på landström.

*Bestämmelser i energiskattedirektivet*

Artikel 19.1 första stycket i direktivet har följande lydelse:

*Utöver de bestämmelser som är angivna i föregående artiklar, särskilt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.*

De belgiska myndigheternas mål med skattenedsättningen är att främja ett miljövänligare sätt att förse fartyg med el när de ligger i hamn och på så sätt förbättra den lokala luftkvaliteten och minska bullret.

Kommissionen har redan rekommenderat användning av landström som ett alternativ till framställning av elektricitet ombord på fartyg i hamn och har således erkänt landströmmens miljöfördelar<sup>8</sup>.

De som beviljas nedsättningen betalar EU:s minimiskattesats för elektricitet enligt energiskattedirektivet, som ligger på 0,50 EUR/MWh, i stället för den högre normalskattesatsen för den belgiska punktskatten på elektricitet, och detta kan därför bidra till det angivna politiska målet.

<sup>8</sup> Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (EUT L 125, 12.5.2006).

Förmånlig skattebehandling av landström kan införas i enlighet med artikel 19 i direktivet, eftersom syftet med den artikeln är att medlemsstaterna ska kunna införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar av särskilda politiska hänsyn.

Belgien har begärt att åtgärden ska gälla inom den längsta period som är tillåten enligt artikel 19.2, dvs. sex år. I princip måste åtgärden fortsätta att tillämpas under en tillräckligt lång period för att ha en positiv inverkan på hamnoperatörers investeringsbeslut för investeringar i landströmsanläggningar och fartygsoperatörers investeringar i utrustning ombord.

Undantaget bör dock inte undergräva den framtida utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen, och det bör ta hänsyn till den pågående översynen av energiskattedirektivet och möjligheten att rådet antar en rättsakt på grundval av kommissionens förslag till omarbetning av energiskattedirektivet<sup>9</sup>.

Genom förslaget till omarbetning av direktivet om beskattning av energiprodukter och elektricitet ger kommissionen bland annat alla medlemsstater möjlighet att tillämpa skattebefrielser, partiella skattebefrielser eller skattenedsättningar för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn, i syfte att skapa ett incitament för utveckling och användning av sådan elektricitet.

Under dessa omständigheter framstår det som lämpligt att bevilja tillståndet under den aktuella perioden.

#### *Regler om statligt stöd*

Den nedsatta skattesatsen på 0,50 EUR per MWh som de belgiska myndigheterna planerar motsvarar EU:s minimiskattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning enligt artikel 10 i direktiv 2003/96/EG.

I artikel 44 i kommissionens förordning 651/2014/EU fastställs på vilka villkor stöd i form av nedsättning av miljöskatter enligt direktiv 2003/96/EG kan undantas från kravet på anmälan av statligt stöd.

Förslaget till rådets genomförandebeslut påverkar inte medlemsstaternas skyldighet att säkerställa att reglerna om statligt stöd följs, särskilt kommissionens förordning (EU) 651/2014 när det gäller kategorier av stöd som omfattas av gruppundantag inom ramen för den förordningen. Förslaget till rådets genomförandebeslut påverkar inte heller medlemsstatens skyldighet enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget att anmäla stödet till kommissionen innan det införs, om det nya stödet inte är undantaget från anmälningsskyldigheten enligt artikel 108.3 i fördraget.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

#### *Miljö- och klimatförändringspolitik*

Den åtgärd som Belgien begär rör huvudsakligen EU:s miljö- och klimatförändringspolitik. Eftersom åtgärden kommer att bidra till att minska förbränningen av bunkerbränsle på fartyg i

---

<sup>9</sup> COM(2021) 563 final. Förslag till rådets direktiv om en omstrukturering av unionsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (omarbetning)

hamn, kommer den att bidra till målet att förbättra den lokala luftkvaliteten och minska bullret. Enligt direktivet om luftkvalitet<sup>10</sup> måste medlemsstaterna i nuläget säkerställa att nivåerna av flera luftföroreningar inte överskrider de gränsvärden, målvärden och andra luftkvalitetsnormer som fastställs i direktivet. Skyldigheten innebär att medlemsstaterna måste hitta lösningar på problem såsom utsläpp från fartyg i hamn där det är relevant, och det är möjligt att man i hamnar med sådana problem kommer att ytterligare uppmuntra till användning av landström som en del av en övergripande luftkvalitetsstrategi. Användningen av landström främjas också genom direktiv (EU) 2016/802<sup>11</sup>, som reglerar svavelhalten i marina bränslen.

Genom att tillämpa den begärda åtgärden vill Belgien skapa ett incitament för användning av landström som ett mindre förorenande alternativ till elframställning ombord på fartyg i hamn.

Som de belgiska myndigheterna betonar kan användningen av landström i stället för generatorer ombord leda till positiva miljöeffekter. Att främja användningen av landström är ett viktigt steg för att göra sjöfarten och de belgiska hamnarna grönare. Dessutom kommer en ökad användning av landström i framtiden att förbättra luftkvaliteten i belgiska hamnområden genom att utsläppen av luftburna föroreningar, partiklar och sot minskas. Belgien förväntar sig också att denna åtgärd kommer att minska bullerföroreningar och kväveutsläpp. Åtgärden kommer sannolikt också att leda till minskade utsläpp av koldioxid. Detta beror på att elmixen från det landbaserade nätet i Belgien, till följd av högre effektivitet i energisystemet och skillnaden i de insatsbränslen som används, är mindre koldioxidintensiv än den el som produceras ombord genom förbränning av bunkerbränsle.

Denna åtgärd är förenlig med kommissionens rekommendation om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar<sup>12</sup> i vilken det anges att sänkt beskattning av el som levereras till fartyg i hamn gör landström mer attraktiv.

### ***Energipolitik***

Åtgärden ligger i linje med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen<sup>13</sup>, som tar upp frågan om installation av landströmsanläggningar i hamnar där det finns efterfrågan och förutsatt att kostnaderna är proportionella i förhållande till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna. En liknande åtgärd har också bedömts bidra till uppnåendet av målen för unionens politik och lagstiftning som syftar till att minska sjötransporternas miljöavtryck och till utvecklingen av vissa ekonomiska verksamheter enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget<sup>14</sup>.

Det bör påminnas om att ett viktigt skäl till att landström inte är konkurrenskraftig är att elektricitet som framställs ombord på fartyg i kusthamnar för närvarande är helt skattebefriad. Det är inte bara det bunkerbränsle som förbränns för att framställa elektricitet som är skattebefriat, vilket är det normala i enlighet med artikel 14.1 a i energiskattedirektivet, utan

---

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 11.6.2008, s. 1).

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58).

<sup>12</sup> Kommissionens rekommendation av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar

<sup>13</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

<sup>14</sup> Kommissionens beslut C(2024) 3934 final, 17.6.2024 gällande statligt stöd SA.105117 (EUT C/2024/5376, 3.9.2024).

även den elektricitet som framställs ombord på fartyget är skattebefriad<sup>15</sup>. Även om den sistnämnda skattebefrielsen kan anses vara svår att förena med unionens miljömål, är den ett resultat av praktisk hänsyn. Beskattning av den elektricitet som framställs ombord skulle nämligen kräva att fartygsägaren eller operatören deklarerar mängden framställd och förbrukad elektricitet. Deklarationen skulle dessutom behöva ange den andel elektricitet som förbrukats på territorialvattnet i den specifika medlemsstat där skatten ska betalas. Det skulle skapa en oproportionerlig administrativ börda för fartygsägarna att behöva göra sådana deklARATIONER för varje medlemsstat vars territorialvatten fartygen passerar. Liknande överväganden gäller för sjöfart på inre vattenvägar och den frivilliga skattebehandling som föreskrivs i artikel 15.1 f i direktivet. Mot bakgrund av skattebefrielsen för fossil elframställning ombord på fartyg är det inte motiverat att bestraffa det mindre förorenande alternativet landström och Belgien bör tillåtas tillämpa en nedsatt skattesats.

### ***Transportpolitik***

Åtgärden är i linje med målen i ReFuel EU Maritime-förordningen<sup>16</sup>. Enligt den förordningen ska fartyg som klassificeras som kryssningsfartyg, färjor och containerfartyg med en bruttodräktighet på över 5 000 från och med 2030 använda system för landströmsförsörjning, utom i de fall då de har tillgång till utsläppsfri teknik. En bredare tillämpning av den nedsatta skattesatsen, nämligen för sjöfart på inre vattenvägar och för fartyg med lägre bruttodräktighet, skulle inte påverka motiven för åtgärden. Som de belgiska myndigheterna har betonat kommer tillståndet att vara avgörande för att Belgien ska kunna uppfylla EU:s ovannämnda mål om tillgång till och användning av landström.

### ***Den inre marknaden och sund konkurrens***

När det gäller den inre marknaden och sund konkurrens innebär åtgärden endast en minskning av den befintliga snedvridningen mellan två konkurrerande elkällor för fartyg i hamn, det vill säga framställning av elektricitet ombord och landström, vilken orsakas av skattebefrielsen för bunkerbränsle.

De belgiska myndigheterna påpekar att det i detta skede inte kan uteslutas att den föreslagna skattenedsättningen kommer att gynna elleverantörer och indirekt ägare av fartyg som används för yrkesmässig sjöfart. Landström kommer dock att finnas tillgänglig för berörda fartyg oberoende av flagg och utan att leda till en mer fördelaktig skattebehandling av nationella ekonomiska aktörer i förhållande till konkurrenter från andra EU-medlemsstater.

Vad gäller konkurrensen mellan hamnar förväntas den potentiella effekt på handeln mellan medlemsstaterna som skulle kunna uppkomma om fartyg ändrar sina rutter på grund av möjligheten att få tillgång till landström med nedsatt skattesats vara försumbar. I en situation där det, såsom anges ovan, åtminstone på kort sikt inte är sannolikt att användningen av landström – trots skattenedsättningen – blir mer ekonomiskt fördelaktig än elframställning ombord, är det inte heller sannolikt att skattenedsättningen för landström i någon större utsträckning skulle snedvrída konkurrensen mellan hamnar genom att fartyg påverkas att ändra sin rutt beroende på var detta alternativ erbjuds.

---

<sup>15</sup> Artikel 14.1 c i direktiv 2003/96/EG.

<sup>16</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

De belgiska myndigheterna hävdar att andra faktorer (t.ex. typ av fartyg- och lasttyp, tillgängliga inlandsförbindelser och andra ekonomiska faktorer) spelar en roll vid valet av hamn, vilket innebär att enbart tillgången till landström inte förefaller vara avgörande.

Den tidsperiod under vilken det föreslås att bevilja tillståndet att tillämpa en nedsatt skattesats innebär att det, såvida inte den nuvarande ramen och situationen förändras betydligt, är osannolikt att analysen i de föregående styckena kommer att ändras före den dag då åtgärden upphör att gälla.

## **2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN**

- **Rättslig grund**

Artikel 19 i rådets direktiv 2003/96/EG.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Indirekt beskattning, som behandlas i artikel 113 i EUF-fördraget, utgör inte i sig ett område där Europeiska unionen har exklusiv befogenhet i den mening som avses i artikel 3 i EUF-fördraget.

I enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG ges dock rådet genom sekundärrätten exklusiv befogenhet att ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i den bestämmelsen. Medlemsstaterna kan därför inte träda i rådets ställe. Följaktligen är subsidiaritetsprincipen inte tillämplig på föreliggande genomförandebeslut. Eftersom denna rättsakt inte är ett utkast till lagstiftningsakt, bör den i alla händelser inte översändas till de nationella parlamenten i enlighet med protokoll nr 2 till fördragen för granskning av överensstämmelsen med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Skattenedsättningen överstiger inte vad som är nödvändigt för att uppnå det berörda målet.

- **Val av instrument**

Förslaget instrument är rådets genomförandebeslut. I artikel 19 i direktiv 2003/96/EG föreskrivs endast denna typ av åtgärd.

## **3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Åtgärden kräver ingen utvärdering av befintlig lagstiftning.

- **Samråd med berörda parter**

Detta förslag grundas på en begäran från Belgien och berör bara denna medlemsstat. Det har därför inte genomförts något samråd med berörda parter.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Det har inte behövts några externa sakkunnigutlåtanden.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag gäller ett tillstånd som en enskild medlemsstat begärt, och ingen konsekvensbedömning krävs.

Så som nämnts ovan visar dock de uppgifter som Belgien har lämnat att åtgärden kommer att ha en begränsad inverkan på skatteintäkterna och att skattesatsen för landström fortfarande kommer att ligga över den minimiskattenivå som föreskrivs i energiskattedirektivet. Belgien förväntar sig att åtgärden kommer att ha en positiv inverkan på uppnåendet av landets miljömål. Dessutom kommer en ökad användning av landström i framtiden att förbättra luftkvaliteten i belgiska hamnområden, vilket också krävs enligt direktivet om luftkvalitet<sup>17</sup>. Belgien förväntar sig också att denna åtgärd kommer att minska koldioxidutsläppen, bullerföroreningarna och kväveutsläppen i linje med habitatdirektivet<sup>18</sup> och vattendirektivet<sup>19</sup>.

De belgiska myndigheterna har uppskattat skatteutgifterna för åtgärden under tillämpningen av åtgärden till följande:

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

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Åtgärden ger ingen förenkling. Åtgärden grundas på en begäran från Belgien och berör endast den medlemsstaten.

---

<sup>17</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa.

<sup>18</sup> Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

<sup>19</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område

- **Grundläggande rättigheter**

Åtgärden påverkar inte de grundläggande rättigheterna.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Denna åtgärd medför inga finansiella eller administrativa kostnader för unionen. Förslaget påverkar därför inte unionens budget.

#### **5. ÖVRIGA INSLAG**

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

En genomförandeplan är inte nödvändig. Detta förslag gäller ett tillstånd till en skattenedsättning som en enskild medlemsstat har begärt. Det ges för en begränsad period av sex år. Den skattesats som ska tillämpas kommer att motsvara den minimiskattenivå som fastställs i energiskattedirektivet. Åtgärden kan utvärderas vid en begäran om förlängning efter det att giltighetsperioden har löpt ut.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förslaget kräver inga förklarande dokument om införlivande.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I artikel 1 fastställs att Belgien ges tillstånd att tillämpa en nedsatt elskattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i belgiska hamnar (*landström*). Skattesatsen får inte vara lägre än 0,50 EUR per MWh, dvs. den lägsta skattenivå för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktivet. Det kommer inte att vara möjligt att tillhandahålla elektricitet till en nedsatt skattesats till privata nöjesfartyg enligt definitionen i artikel 14.1 c andra stycket i energiskattedirektivet.

I artikel 2 föreskrivs att tillståndet i enlighet beviljas från och med den första dagen i den månad som följer på den månad då rådets genomförandebeslut om tillstånd för Belgien att införa en nedsatt skattesats för landström offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, vilket ligger inom den maximala period på sex år som tillåts enligt direktivet, i enlighet med Belgiens begäran.

Förslag till

**RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT**

**om tillstånd för Belgien att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet<sup>1</sup>, särskilt artikel 19.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Genom en skrivelse av den 8 januari 2026 begärde Belgien tillstånd att få tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg i hamn (*landström*) i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG.
- (2) Syftet med den nedsatta skattesats som Belgien har för avsikt att tillämpa är att främja användningen av landström. Användningen av sådan ström anses vara ett mindre miljöfarligt sätt att tillgodose elbehoven hos fartyg vid kaj i hamn än att sådana fartyg förbränner bunkerbränsle.
- (3) Eftersom man vid användning av landström undviker utsläpp av luftföroreningar från förbränning av bunkerbränsle ombord på fartyg som ligger i hamn förbättrar sådan användning lokal luftkvalitet i hamnområden. Med beaktande av att elframställningen i Belgien är koldioxidintensiv förväntas användningen av landström i stället för elektricitet som framställs genom förbränning av bunkerbränsle dessutom leda till ett minskat utsläpp av koldioxid och andra luftföroreningar samt till minskat buller. Tillämpningen av en nedsatt skattesats för landström förväntas därför bidra till målen för unionens miljö-, hälso- och klimatpolitik.
- (4) Att tillåta Belgien att tillämpa en nedsatt skattesats för landström går inte utöver vad som är nödvändigt för att öka användningen av landström, eftersom elframställning ombord i de flesta fall kommer att förbli det mest konkurrenskraftiga alternativet. Av samma skäl och på grund av att den relevanta tekniken för närvarande har en relativt liten marknadsspridning är det inte troligt att tillämpningen av den nedsatta skattesatsen kommer att leda till betydande snedvridningar av konkurrensen under den tid den är tillämplig, och den kommer således inte att inverka negativt på den inre marknadens funktion.
- (5) I enlighet med artikel 19.2 i direktiv 2003/96/EG ska varje tillstånd som beviljas enligt artikel 19.1 i det direktivet vara strikt tidsbegränsat. För att säkerställa att giltighetsperioden är tillräckligt lång, så att berörda ekonomiska aktörer inte avskräcks från att göra nödvändiga investeringar, bör det begärda tillståndet ges för en sexårsperiod. Det bör dock upphöra att gälla från och med tillämpningsdagen för

---

<sup>1</sup> EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

eventuella allmänna bestämmelser om skatteförmåner för landström som antas av rådet på grundval av artikel 113 eller en annan relevant bestämmelse i fördraget, om sådana allmänna bestämmelser blir tillämpliga under giltighetsperioden.

(6) Detta beslut påverkar inte tillämpningen av unionsreglerna om statligt stöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Belgien ges tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som direkt tillhandahålls fartyg, som inte är privata nöjesfartyg, i hamn (*landström*) under förutsättning att de minimiskattenivåer som avses i artikel 10 i direktiv 2003/96/EG iakttas.

#### *Artikel 2*

Detta beslut ska tillämpas i sex år från och med den första dagen i den månad som följer på dess offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Om rådet, på grundval av artikel 113 eller en annan relevant bestämmelse i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, skulle anta allmänna bestämmelser om skatteförmåner för landström som blir tillämpliga under den period som anges i det första stycket i den här artikeln, ska detta beslut dock upphöra att gälla samma dag som dessa allmänna bestämmelser blir tillämpliga.

#### *Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar  
Ordförande*